CHEVROLET NIVA – НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ 30

№9 (999) СЕНТЯБРЬ 2014 WWW.ZR.RU

За рулем

ISSN 0321-4249
14009
9 770321 424007

БОЛЬШОЙ ТЕСТ 94

CITROEN C-ELYSEE / HYUNDAI SOLARIS / SKODA RAPID / VW POLO SEDAN / CHEVROLET AVEO

FORD ECOSPORT

ПЕРВЫЙ В РОССИИ 14

42 ПРИОРА С КОРОБКОЙ-РОБОТОМ

116 ЗИМНИЕ ШИНЫ 14 ДЮЙМОВ КАКИЕ ВЫБРАТЬ?

NISSAN SENTRA С ВЫСТАВКИ – СРАЗУ К НАМ 22

МАСЛО ДЛЯ АВТОМАТОВ ЭКСПЕРТИЗА 8 ОБРАЗЦОВ 130

ЦИФРОВАЯ ВЕРСИЯ ЗР iPAD, ANDROID, WINDOWS



А ваш ребенок умеет?

Наверняка в вашем семейном фотоальбоме есть такая картинка: симпатичный карапуз сидит за рулем «Волги» («Мерседеса», «Рено», «Запорожца») и улыбается во все четыре зуба. «Это я, – гордо говорите вы своему чаду, – а это дедушкина машина».

Детские пальчики охотно исследуют кнопки, рукоятки, клавиши теперь уже вашего автомобиля, и вы наверняка предвкушаете день, когда выросший ребенок прокатит вас на пассажирском сиденье.

Сам умилялся, слушая тарахтение, бибиканье и завывание, которые раздавались из машины, отданной на растерзание детям под девизом «Мы играем в автобус». А потом подумал: это ведь не только игра! Мы же возим в автомобилях сыновей и дочерей с младых ногтей – значит, им нужно выучить нехитрые приемы и правила, общие для детей, скажем, от 3 до 13 лет.

Например, объясните ребенку, что читать в движущейся машине небезопасно – для его желудка, одежды и салона. И для глаз, кстати. По тем же причинам лучше не играть с телефоном или планшетом. Зачастую дети учатся всему этому только на собственном печальном опыте, к сожалению...

Убедите, что первым делом в машине надо пристегиваться. Лет с шести это точно способен делать каждый.

Расскажите, почему нельзя стоять, лежать и сидеть согнувшись. Очень наглядный эксперимент – ударить по тормозам на скорости 2–3 км/ч, предложив посмотреть, что будет с незакрепленной игрушкой.

Растолкуйте, почему нельзя самому (или по крайней мере без разрешения взрослых) опускать стекла и открывать двери. И наоборот: покажите, чтó ребенок может сделать самостоятельно – опустить подлокотник, достать игрушку из кармана двери, прикрепить шторку и т. д. Мы, например, вдобавок вместе смотрим на навигатор, выбираем радиоволну или аудиозапись.

И обязательно научите ребенка включать аварийку. Один мальчик в Америке так спас себя и маму, которой внезапно стало плохо. Вам, конечно, это никогда не понадобится, но пусть маленький человек знает, что он ответственен за эту кнопку. И на своем уровне – да, умеет водить.

Продолжение темы учебы – в разделе «Плюс», с. 232.

С 1 сентября!

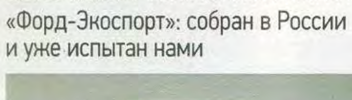
Антон Чуйкин,
главный редактор

СОДЕРЖАНИЕ № 09, 2014

АКТУАЛЬНО

КРУПНЫМ ПЛАНОМ 3
А ваш ребенок умеет?

ВЫ К КОМУ? 14
«Форд-Экоспорт»: собран в России
и уже испытан нами





АМЕРИКАНСКИЙ ГОСТЬ 22
«Ниссан-Сентра» ижевской сборки
в гостях у ЗР



НОВОСТИ 28, 32, 88
ЭТО – НОВАЯ «НИВА»! 30
«Шевроле-Нива» второго поколения

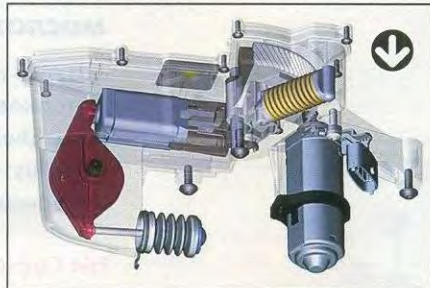
ПРЕМЬЕРЫ

НЕ РАЗБОЛТАЛ! 34
«Опель-Корса» нового поколения





ДО НЕЕ ДОШЕЛ ПРОГРЕСС 40
«Шкода-Фабия» третьей генерации



РОБОТОТЕХНИКА 42
«Лада-Приора» с роботизированной
коробкой передач



ЧУДНОЙ, НО ЧУДНЫЙ 46
Новые «мини»: «Кантримен» и «Пейсмен»

МЕДВЕЖИЙ УГОЛ 52
«Фиат-Панда Кросс»
на внедорожной трассе

ЛИФТ В ПРЕМИУМ 58
«Шкода-Октавия Скаут»:
второе пришествие

КАВАЛЕРИСТ 62
«Мицубиси-ASX» с новым вариатором

ВРЕМЯ СОБИРАТЬ КАМНИ 64
«Джон Дир» – от погрузчиков
до карьерных самосвалов



ДОКАТИЛСЯ 68
«Фиат-Скудо»
дебютирует в России

ЧАЙ ПО-НАШЕМУ 74
«Лифан-Сибриум»: новое имя,
российская сборка



ВОДЯНОЙ НАСОС 78
Зимние нешипованные шины
«Бриджстоун-Близзак DM-V2»

ЛИЦОМ К УСПЕХУ 80
«Субару-WRX» – двухлитровый
и с вариатором



КОРОТКО

ИССЛЕДОВАНИЯ, ИЗОБРЕТЕНИЯ 86
ОБНОВИЛИ 92
Вступил в силу новый Закон об ОСАГО

ВСЕ АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

«Киа-Сид GT» 140
«Лада-Калина» 160
«Лада-Приора» 42
«Лифан-Сибриум» 74
«Мини-Кантримен» 46
«Мини-Пейсмен» 46
«Мицубиси-ASX» 62
«Ниссан-Алмера» 120
«Ниссан-Сентра» 22
«Ниссан-Террано» 128
«Опель-Зафира» 214
«Опель-Корса» 34
«Ситроен-Гранд С4 Пикассо» 154
«Ситроен С-Элизе» 94
«Ситроен-С4 Седан» 120
«Субару-WRX» 80
«УАЗ-Патриот» 128
«Фасель Вега II» 194
«Фиат-Панда Кросс» 52
«Фольксваген-Гольф GTI» ...140
«Фольксваген-Поло Седан» ..94
«Форд-Мондео» 208
«Форд-Экоспорт» 14
«Хёнде-Солярис» 94, 220
«Шевроле-Авео» 94
«Шевроле-Кобальт» 120
«Шевроле-Нива» 30
«Шевроле-Орландо» 204
«Шкода-Октавия Скаут» 58
«Шкода-Рапид» 94
«Шкода-Фабия» 40

Коммерческие автомобили
«Джон Дир» 64
«Садко-Некст» 182
«Фиат-Скудо» 68

ТЕСТЫ



ЗАГАДКА ЭЙНШТЕЙНА 94
«Шкода-Рапид», «Хёнде-Солярис», «Ситроен С-Элизе», «Шевроле-Авео» и «Фольксваген-Поло Седан»



ВТОРАЯ СМЕНА 116
Шипованные 14-дюймовые шины: супертест 10 комплектов

ПО ПОРЦИИ ПОДЖАРКИ 120
«Ситроен-С4 Седан», «Ниссан-Алмера» и «Шевроле-Кобальт»: испытание жарой

ЗА МАРАФОН – ОТВЕЧАЕМ 128
«Ниссан» и УАЗ: послесловие к марафону «60 часов «За рулем»

МУЛЬТИКИ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ 130
ATF: экспертиза универсальных жидкостей для автоматических коробок передач

ЮНОШЕСКИЙ МАКСИМАЛИЗМ? 140
«Киа-Сид GT» и «Фольксваген-Гольф GTI» на «Смоленском кольце»



БАЦИЛЛЫ ДЕЦИБЕЛОВ 150
Антишумные покрытия: что выбрать?

КРАСОТА НА СЕМЕРЫХ 154
«Ситроен-Гранд С4 Пикассо» и «семь Я»

ОСТАНОВКА ПО ТРЕБОВАНИЮ 160
«Лада-Калина»: подбираем тормоза

КОРОТКО

ПРИНЦИП ТРЕЗВОСТИ 168
Наказание за «пьянку»: что грядет?

НОВЫЕ ТОВАРЫ 170

НОВОСТИ ДИЛЕРОВ 172

ГОНОЧНЫЕ НОВОСТИ 174

ЖИЗНЬ

ГОРДОСТЬ И ПРЕДУБЕЖДЕНИЕ 176
Этапы DTM в России и Венгрии

ВАРИАНТ ВАСИЛЬЕВА 180
Испанская баха «Арагон»

ПЫЛЕВОЙ РОМАН 182
Команда «ГАЗ-За рулем-Спорт» на ралли-рейде «Великая степь»

СИМБИРСК: КОЛОБОК И ПОЭЗИЯ ЛЕНИ 186
В гости к волжским бурлакам

БОЛЬШОЙ СКАЧОК 190
Как строят дороги в Китае

БОГАТЫЙ И ЗНАМЕНИТЫЙ 194
«Фасель-Вега II» – французская роскошь с итальянским напором

НА ЧЕРНЫЙ ДЕНЬ 200
Статистика: анализ российского авторынка

ДРУГ СЕМЬИ 204
Опыт эксплуатации «Шевроле-Орландо»

ДОЛГОЖИТЕЛЬ 208
«Форд-Мондео»: изучаем болячки

ЛИТЬ ИЛИ НЕ ЛИТЬ? 212
Добавки к моторным маслам и топливу

ЗАФИРАЛЬНАЯ ИДЕЯ 214
«Опель-Зафира» второго поколения

НАШ ГАРАЖ 219
Оцениваем динамику машин из парка ЗР

СЕРВИС-КАР 220
«Хёнде-Солярис» после 47 000 км

КОРОТКО

СЛОВО СПЕЦИАЛИСТАМ «СУБАРУ» 222
Ответы инженеров читателям ЗР

ФОТОЗАРИСОВКИ 224

АХИЛЛЕСОВА ПЯТА 225
Конкурс знатоков-технарей

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ 226

ПРЯМАЯ ЛИНИЯ С ГУОБДД 228

ФОРУМ 230
Отвечаем на вопросы читателей

УСЛОВНО-ДОСРОЧНО 231
Обсуждаем законопроект о досрочном возврате прав водителям-«лишенцам»

ПЛЮС

ВИЗУАЛЬНЫЙ КОНТАКТ 232
Как взаимодействовать водителю и пешеходу?

РАЗГОВОР С ДОРОГОЙ 234
Учимся учить детей правилам дорожного движения

МОЖНО ПО-РУССКИ 236
Об автошколах за рубежом

ЭТО ВЫ МОЖЕТЕ! 240
Как выучиться на шофера «Роллс-Ройса»



ВЫ К КОМУ?

«Всемирный» кроссовер получил прописку в Татарстане | **Производство** «Форд Соллерс Холдинг» | **В продаже** с сентября 2014 года | **Цена** не определена | **Автор** Вадим Никишев | **Фото** Георгий Садков

фото см. с. 32



Внешне версии для разных рынков различить непросто. Разве что накладку на бампер под металл я заметил на фотографиях лишь наших и европейских машин.







С геометрической проходимостью у «Экоспорта» все в порядке, но на пересеченной местности остро не хватает тяги. А моторный отсек снизу ничем не прикрыт.

Мотор Duratec 2.0 HE вяло разгоняет машину на асфальте и скисает на сыпучих грунтах.

Часть комплектующих прибывает из Аргентины, часть из Индии... В Набережных Челнах сваривают кузова и проводят окончательную сборку, но уровень локализации будет расти.

От встречи с новым «Экоспортом» у меня до сих пор голова идет кругом. Дело не в сногсшибательном дизайне или выдающихся ходовых качествах – просто капот у нового фордовского паркетника открывается на небольшой угол и я крепко приложился виском о торчащую из него скобу замка.

А как не заглянуть в моторный отсек? Ведь «Форд-Экоспорт», который в прошлом поколении был латиноамериканским аналогом знакомого нам «Фьюжна», стал совсем другим автомобилем! Его разработала интернациональная команда под патронажем бразильского дизайн-центра концерна «Форд». В основу кроссовера легла «тележка» от «Фиесты», а сборку наладили в Бразилии, Индии, Китае и России. В Старом Свете «Экоспорт» предлагают с 1,5-литровым дизелем, с бензиновым атмосферником того же объема или с литровым бензиновым турбомотором. Южноамериканцам адресованы бензиновые атмосферники объемом 1,6 либо 2,0 литра.

Схожая моторная гамма и в России, причем есть несколько трансмиссий на выбор. Двухлитровому 140-сильному двигателю Duratec HE с шестиступенчатой механикой MMT6 положен полный привод с многодисковой электронно-управляемой муфтой фирмы Dana. А робот с двумя сцеплениями DPS6 о шести передачах и пятиступенчатая коробка iB5 сочетаются с 1,6-литровым 122-сильным двигателем Sigma – и только на переднеприводных версиях с полузависимой, а не многорычажной задней подвеской.

Когда круги перед глазами почти разошлись, я разглядел-таки силовой агрегат: 2-литровая бензиновая «четверка» в паре с механической шестиступкой. Неплохое должно быть сочетание! Этот «Экоспорт» мне ссудили испытатели завода в Набережных Челнах – на два дня, причем задолго до начала продаж и даже официальной российской премьеры машины!

«Экоспорт» идет по своей колее. Близкие-то по размерам паркетники – «Опель-Мокка», «Ниссан-Джук», «Сузуки-SX4» – нынче тяготеют к гламуру: всё зализано-заглажено. А взглянешь на «фордик» – и понимаешь: боец! Солидный просвет, скромные свесы и лихо приторочённая к пятой двери

Простенький экран, отсутствие навигации… и возможность голосового управления мультимедийным центром.

Шестиступенчатая механика MMT6 восторгов не вызывает. Пятиступка iB5 запомнилась по «Фиесте» более четкими переключениями и меньшими ходами; на «Экоспорт» с 1,6-литровым мотором будут ставить ее.

Российский «Экоспорт» оснащают обогревом сидений. Кнопка *4WD* принудительно блокирует муфту в приводе задних колес.


Комбинация приборов знакома по «Фиесте». Простенько, но довольно информативно.


Очечником пользуется не каждый, а вот электрохромное (самозатемняющееся) зеркало заднего вида оценят все.



Зеркала я обнаружил за обоими козырьками, но отдельный плафон подсветки – только у пассажира.

запаска – кто еще таким похвастается? Разве что «Шевроле-Нива» да малознакомый нашим автомобилистам «Дайхатсу-Териос». Благодаря этому решению удалось выиграть в погрузочной высоте и сохранить приемлемый объем багажника – 375 паспортных литров.

Чтобы открыть подвешенную на боковых петлях массивную дверь, которую придерживает газовый упор, нужно потянуть замаскированную в правом фонаре ручку. Багажник зажат колесными арками, поэтому ширина грузовой площадки невелика. Из удобств – лишь проушины в полу для крепления сетки. Зато выштамповка на внутренней обивке двери позволит вместить груз чуть большего габарита.

Еще немного места можно выиграть, если поставить регулируемые спинки задних сидений вертикально. А для перевозки бытовой техники нужно сложить задний диван – целиком или по частям (в пропорции 2:3).

Чувствуется, что «Экоспорт» создавали для небогатых покупателей, которые практичность ценят выше глянца декоративных панелей. Подстаканники, ниши для мелочовки, двухсекционный бардачок, очечник – всё есть! А розетка на 12 вольт имеется даже у основания заднего дивана, ближе к дверному проему.

Впрочем, и некий глянец наведен. Мне досталась машина в топовом исполнении «Титаниум», поэтому замки дверей запираю нажатием кнопки на дверной ручке, не доставая ключ из кармана. Пуск двигателя – тоже кнопкой. Ветровое стекло прошито нитями электрообогрева. Управление аудиосистемой, позволяющей подключить телефон по «блютусу», – с центральной консоли, со спицы рулевого колеса или, не удивляйтесь, голосом. Однозонный климат-контроль уверенно поддерживает прохладу даже в жару. Есть датчики света и дождя, электроприводы зеркал, стекол, обогрев передних сидений. Но…

Многим из перечисленного теперь не удивишь и владельца «Лады-Калина». А «Экоспорт», даром что неплохо оснащен, периодически

Собранная подвеска позволяет быстро ехать по неровной грунтовке. Увы, потолочных ручек нет, и пассажиров это не обрадует.

Смотрите на iPad: знакомимся первыми

Чувствуется, что «Экоспорт» создавали для небогатых покупателей, которые практичность ценят выше глянца декоративных панелей



Посадка – как на табуретке: законы компоновки в малых объемах никто не отменял. Но сидеть удобно, поскольку профиль удачный. «Гонщики» посетуют лишь на то, что спинку сиденья нельзя поставить близко к вертикали.

напоминает, что ты имеешь дело прежде всего с бюджетным автомобилем. Почему нет потолочных ручек? Отчего подсветка макияжного зеркала в противосолнечном козырьке – привилегия пассажира? Почему в одно касание клавиши опускается только водительское стекло, а для его подъема клавишу надо держать до конца? И почему передняя панель, так напоминающая фиестовскую, сделана из жесткого пластика?

Ответ очевиден: ради экономии. Что же, когда озвучат официальные комплектации и цены (а заодно рассекретят технические характеристики), станет ясно, увенчались ли усилия успехом. Но при таком подходе я считал бы конкурентами «Экоспорту» не только «Опель-Мокка» или «Ниссан-Джук» (при ширине 1765 мм и колесной базе 2519 мм «Форд» практически совпадает с ними). Я взял бы для сравнения прежде всего «Рено-Дастер»!

Да, у них разный темперамент. Под капотом «Экоспорта» пара литров и аж 140 сил, я бодро перещелкиваю шестиступенчатую механику, но динамику иначе как умеренной не назовешь. А ведь и двигатель крутится до 6800 об/мин, и передаточные числа подобраны с толком (вторая кончается примерно на 80 км/ч, третья едва дотягивает до 120 км/ч). Мотор «Рено» на пару с «закороченной» коробкой разгоняет «Дастер» веселее, зато на высшей передаче «Экоспорт» наверняка порадует экономичностью: на 110 км/ч тихо урчащий двигатель держит 2600 об/мин.



Угол наклона спинки регулируется, мéста для ступней и коленей – с запасом. Не хватает разве что центрального подлокотника.



У задних пассажиров есть подстаканник, а 12-вольтовая розетка живет ближе к дверному проему.

В сравнении с зализанными паркетниками аналогичных размеров «Форд-Экоспорт» выглядит настоящим «проходимцем», хотя по сути является городским кроссовером.



У переднеприводных версий задняя подвеска полузависимая, у остальных – многорычажная. Выпускная система уязвима.



Кожух запирается на навесной замок, а колесо прикручено секреткой. Дверь открывается ручкой в фонаре.



Некрашеный пластиковый обвес не повторяет обводы кузова в углах проема – не будет ли там скапливаться грязь?

И шасси у «Форда» заводное! Реакции на оснащенный электроусилителем руль отзывчивые, плотная подвеска энергоемка – в пику комфортному, но валкому «Дастеру». Подвеску доводили с учетом российских условий эксплуатации, пересмотрев жесткость пружин и амортизаторов, но приоритетом явно оставалось поведение на хорошем асфальте.



Под полом нет второго дна: пространство снизу нужно редуктору и рычагам подвески.

Впрочем, с такой энергоемкостью можно смело мчать и по грунтовке. А вот на серьезное бездорожье даже на полноприводном «Экоспорте» лучше не соваться: не хватит тяговой проходимости.

Внешне безобидный песчаный подъем преодолеть внатяг не удалось: работавший в моментной зоне мотор начал тухнуть. Трогаться на сыпучем грунте тоже сложно: приходится играть педалью сцепления. И вскоре салон наполняет запах жжёных накладок. Система стабилизации, которая есть на всех версиях и должна имитировать блокировки дифференциалов при диагональном вывешивании, с задачей справляется неважно. И хотя фордовцы гордятся глубиной преодолеваемого брода (550 мм!), я поостерегся бы штурмовать речки и ручьи: по твердому дну проедешь, а вот на зыбучий берег можно и не выбраться.

Кому вскружит голову «Форд-Экоспорт»? По сравнению с экстравагантным «Джуком» он более консервативен. Проще по отделке и уровню оснащения, чем «Мокка», зато лучше приспособлен к движению по плохим дорогам. «Дастер», конечно, вседорожнее и «всепролазнее», но ему «Экоспорт» легко даст фору в уровне оснащения и драйве на хороших дорогах. Выходит, на рынке появился новый игрок, которому уготована собственная ниша? ЗР



Необычная внешность, практичный салон, большой просвет



Бюджетные материалы, скромный силовой агрегат

АМЕРИКАНСКИЙ ГОСТЬ

Компакт-седан, преемник «Тииды» | **Производство** Ижевск | **В продаже** с осени 2014 года | **Автор** Кирилл Милешкин | **Фото** Евгении Любимовой

О седане «Ниссан-Сентра» наслышаны многие – о том, что его сборку налаживают на Ижевском автозаводе, который ныне принадлежит АВТОВАЗу, и что дебют новичка состоится на Московском автосалоне. Но детали японцы надежно держали в секрете до «часа икс». Мне же выпала редкая удача загодя познакомиться с этой машиной. Причем не в Японии и не в Америке, а в Москве, за полтора месяца до официальной российской премьеры!

Нет-нет, поездить не дали, предложили знакомство в статическом



Пока для российской «Сентры» заявлен лишь один двигатель. Рядная 1,6-литровая «четверка» с алюминиевым блоком цилиндров выдает 117 л.с. и 158 Н·м. Она отвечает экологическим нормам Евро-5. Появятся ли у нас моторы объемом 1,8 и 2,0 л, неизвестно. Вероятно, сначала японцы оценят готовность покупателей доплачивать за более мощный агрегат.

Подвеска – вполне стандартная для машин этого класса и схожей цены. Спереди работают стойки «Мак-Ферсон», сзади – упругая балка. Клиренс – 155 мм: неплохо, но для России лучше бы больше. Радиус разворота по переднему бамперу – 5,5 м.

режиме. В моем распоряжении был всего лишь час и закрытая в большом ангаре машина – ее спрятали подальше от посторонних глаз. Пока Евгения Любимова подбирала удачные ракурсы для съемки, я тщательно исследовал новинку, – но прежде, чем перейти к деталям, поведаю о главном.

«Сентра» построена на растянутой ниссановской платформе V (англ. *versatile* – гибкий, адаптивный) – на той самой, что лежит в основе моделей «Микра», «Пульсар», «Ноут» и троицы «Латио»/«Верса»/«Санни». В Японии, Китае и Таиланде этот седан продается под именем «Сильфи». В Австралии – как «Пульсар Седан». А в Америке он известен как «Сентра».

Почему же на наш рынок выводят в данном классе именно американизированную «Сентру»? Ответ очевиден: в европейской гамме у «Ниссана» аналогичного седана попросту нет – ведь выходящий на рынок Старого Света «Пульсар» является хэтчбеком. Чуть более компактный седан «Верса» (считай, «Тиида» второго поколения) слишком прост. Красавцем не уродился и внутри отделан откровенно дешево. С таким игроком в не самом дешевом сегменте лучше не рисковать. А вот «Сентра» способна вписаться в наши реалии. Она тоже неидеальна, но вполне соответствует большинству требований компактного класса, ныне весьма проблематичного по части продаж.

В США цены на «Сентру» начинаются с 15 990 долларов (около 560 000 рублей). В Китае можно купить базовый «Сильфи» за 119 000 юаней (около 660 000 рублей). В отличие от меня, вы, читатель, уже наверняка знаете и российскую цену, объявленную в конце августа.

Ну и как она вам?



Снаряженная масса составляет 1216–1267 кг, в зависимости от комплектации и типа трансмиссии.

Объем багажника, измеренный по методике VDA (литровыми кубиками), составляет 511 литров. В подполье размещается полноразмерная запаска. Вместо заводского парктроника «Ниссан» предлагает только камеру заднего вида, идущую в комплекте с навигацией. Сомнительное решение: ультразвуковые сенсоры всепогодны, а «глазок» в российских условиях требует ухода шесть месяцев в году.

Тягу на передние колеса передает пятиступенчатая механическая коробка или типичный для «ниссанов» вариатор, имеющий семь виртуальных ступеней. В первом случае машина разгоняется до сотни за 10,6 секунды и достигает предельных 192 км/ч. С бесступенчатой трансмиссией седан медленнее – 11,3 секунды и 184 км/ч соответственно.

В смешанном цикле заявленный расход версий с механикой и с вариатором одинаковый – 6,4 л/100 км. Аппетит в городе весьма умеренный: 8,1–8,2 л/100 км, причем меньшее значение относится к вариаторной машине.

«Ниссан-Сентра»: предварительные комплектации для российского рынка

ОСНОВНЫЕ КОМПЛЕКТАЦИИ	
Visia	• 16-дюймовые стальные колеса с декоративными колпаками • кондиционер • аудиосистема: CD/MP3, 4 динамика, разъемы AUX и USB, «блютус» • зеркало заднего вида с электроприводом и обогревом • маршрутный компьютер • регулировка рулевой колонки по вылету и углу наклона • многофункциональное рулевое колесо • регулировка водительского сиденья по высоте • электростеклоподъемники передние и задние • передний подлокотник • центральный замок с дистанционным управлением • передние подушки безопасности (пассажирская – отключаемая) • антиблокировочная система • система стабилизации • обогрев передних сидений
Acenta	**в дополнение к Visia:** • 16-дюймовые легкосплавные колеса • двухзонный климат-контроль • аудиосистема с 6 динамиками • боковые подушки безопасности • противотуманные фары • центральный подлокотник заднего сиденья
Tekna	**в дополнение к Acenta:** • 17-дюймовые легкосплавные колеса • навигационная система с цветным 5,8-дюймовым сенсорным дисплеем • камера заднего вида • ксеноновые фары • светодиодные ходовые огни • система доступа без ключа и пуск двигателя кнопкой • датчик света, датчик дождя • электропривод складывания зеркал • самозатемняющееся салонное зеркало заднего вида • тонировка задних стекол • кожаная отделка сидений, руля и рукоятки переключения передач • круиз-контроль • надувные шторки безопасности
ПАКЕТЫ ОПЦИЙ	
Acenta + Easy Pack	• датчик света, датчик дождя • электропривод складывания зеркал • система доступа без ключа и пуск двигателя кнопкой • самозатемняющееся салонное зеркало заднего вида
Acenta + NAVI	• навигационная система с цветным 5,8-дюймовым сенсорным дисплеем + камера заднего вида

ОН ЖЕ ГОГА, ОН ЖЕ ГОША...

С выходящей на российский рынок машиной связаны еще как минимум четыре имени: «Пульсар», «Тиида», «Сильфи» и «Санни».

Первую «Сентру» представили в 1982 году. Это название выбрали для экспорта модели «Санни» в США. Ныне выпускаемая машина седьмого поколения продается в США со 130-сильным 1,8-литровым мотором, в Южной Африке – с двигателем объемом 1,6 л, а в Бразилии – с 2-литровым агрегатом, перерабатывающим этанол. Исполнение для Азии (Китай, Таиланд, Филиппины, Малайзия) носит имя «Сильфи». Там машина продается с двигателями объемом 1,6 и 1,8 л, которые различаются по мощности в зависимости от страны. Австралия и Новая Зеландия знают эту же машину как «Пульсар». Коробки передач для всех общие: пятиступенчатая механика для самого скромного мотора, шестискоростная для более объемных и вариатор, доступный за доплату.

Наш 1,6-литровый мотор, судя по всему, отличается от азиатского только настройками. То же можно сказать о подвеске. Набор базового оборудования зависит от страны, но в целом список опций единый, так что здесь тоже паритет. Выходит, несмотря на шильдики с разными названиями, машина по сути своей остается практически неизменной. Все нюансы – в выборе основного двигателя да в особенностях внешнего и внутреннего декора.



«Ниссан-Сентра» B11, 1982–1986



«Ниссан-Сентра» B12, 1985–1990



«Ниссан-Сентра» B13, 1990–1994



«Ниссан-Сентра» B14, 1995–1999



«Ниссан-Сентра» B15, 2000–2006



«Ниссан-Сентра» B16, 2007–2012

«Ниссан-Сентра» B17, с 2013 года



По интерьеру марка узнается безошибочно. В салоне «Сентры» нет изысков или технологий завтрашнего дня. О статусе машины ясно говорят клавиши стеклоподъемников: подсветки нет, автоматический режим предусмотрен только для водительского стекла. Даже мультимедийный комплекс «Ниссан Коннект» здесь – первого поколения, знакомый нам по «Алмере» и «Террано». У более дорогих «Теаны» и «Кашкая», а также у европейского хэтчбека «Пульсар» более продвинутая версия.

Комбинация приборов классическая, с четырьмя циферблатами. Все показания легко читаются. Руль регулируется по углу наклона и по вылету даже на машинах в стартовой комплектации.

Не понимаю зародившуюся моду на размещение второстепенных клавиш в слепой зоне слева под рулем. А в самом низу соседствуют рычажки открывания капота и бензобака: в первые месяцы владения машиной путаница обеспечена.

«Ниссан-Сентра» и некоторые конкуренты

	Длина×ширина×высота, мм	Колесная база, мм	Дорожный просвет, мм	Объем багажника, л	Стартовая цена, руб.
«Ниссан-Сентра»	4625×1760×1495	2700	155	511	н.д.
«Пежо-408»	4682×1815×1525	2710	180	560	599 000
«Ситроен-С4 Седан»	4621×1789×1496	2708	176	440	609 000
«Рено-Флюэнс»	4622×1809×1479	2703	158	530	662 000
«Тойота-Королла»	4620×1775×1465	2700	150	452	669 000
«Шкода-Октавия»	4659×1814×1461	2680	155	568	644 000

Вместо кожи в максимальной комплектации я предпочел бы велюр – приятный на вид и теплый зимой. Увы, мои вкусы расходятся с требованиями основной массы покупателей: большинству нужно, чтобы смотрелось богато. Много ли покупателей задумываются над тем, какого качества будет отделка в машине за такие деньги? Ведь даже немецкая «большая тройка» не скрывает, что высококачественную натуральную кожу можно увидеть лишь в машине с шестизначным ценником в долларах или евро.

939 823 000

рублей заработала Москва на платных парковках, работающих с 1 ноября 2012 года. С 1 августа поток денежных поступлений усилился благодаря расширению платной зоны за пределы Садового кольца.



23,6

% новых кроссоверов, проданных в России в первом полугодии, – моноприводные. Доля всех кроссоверов на рынке достигла 36,7 % и продолжает устойчиво расти.

АВТО МЕСЯЦА



«Смарт» значит «умник»

УМНОЕ РЕШЕНИЕ

Двухместный «ФоТу» сохранил общий стиль и концепцию предшественника: машина заднемоторная и заднеприводная. Двигателей (все они о трех цилиндрах) предусмотрено три – мощностью 60, 71 и 90 л.с. Альтернативой пятиступенчатой механической коробке служит робот с двумя сцеплениями. Длина осталась такой же, как у предшественника, – 2,69 м, и при этом диаметр разворота (по бамперу) существенно сократился: 7,3 м против прежних 8,75.

А вот удлиненный «ФоФо» скрывает под кузовом заметные изменения. Сказывается смена родственных связей: платформу «Мицубиси-Кольт» четырехдверка сменила на основу от «Рено-Твинго», с которым она породнилась примерно на 70%. Двигатель переехал назад, но багажник, как и у «француза», сохранен. Сложив задние сиденья, можно увеличить объем грузового отсека до 975 л, а откидная спинка переднего кресла открывает дорогу грузам длиной до 2,22 м.

Три базовых набора опций «смартов» дополнены бессчетным количеством разноцветных декоративных вставок. В числе заказного оборудования – мультимедийный комплекс с навигацией и «взрослая» аудиосистема с усилителем: в двухместном салоне удалось разместить восемь динамиков, а в четырехместном – дюжину!

В перспективе гамму пополнят родстер, кабриолет и электромобиль. Не исключено, что появится еще более вместительная версия.

СУПЕРМИНИ ЗА СУПЕРДЕНЬГИ

Коротышка «Смарт» родился в 1998 году, но официальным путем добрался до России только в 2012-м. В следующем году у нас наверняка появятся «смарты» нового поколения. И уже сейчас понятно, что это по-прежнему будут вовсе не массовые автомобили – «смартам» уготована роль эксклюзивного транспорта. В начале продаж стартовая стоимость «ФоТу» прошлого поколения составляла 640 тысяч рублей. В конце нынешнего лета дилеры предлагали живые машины по цене от 550 тысяч до 1,7 млн рублей! Умом Россию не понять… Вместо самого скромного «Смарта» можно купить седан «Фольксваген-Поло» в средней комплектации. А за деньги, которые просят за топовые исполнения, гараж можно пополнить большим многофункциональным автомобилем – таким, например, как «Тойота-Венза». И не тешьте себя мыслью о возможности перпендикулярной парковки при разрешенной параллельной. Во-первых, малыш всё равно будет заметно выдаваться из ряда припаркованных машин – и мешать движению. Во-вторых, сборщики штрафов юмора не оценят: Правила дорожного движения запрещают такие вольности.



ЭТО – НОВАЯ «НИВА»!

Концепт второго поколения «Шевроле-Нива» | **Премьера** на автосалоне ММАС-2014 | **Производство** СП «Джи-Эм-АВТОВАЗ» | **В серии** с середины 2016 года | **Автор** Антон Чуйкин



– Хочешь, новую «Ниву» покажу?

У компьютера нашего главного художника мгновенно выстроилась очередь. Невольно вспомнились слова одного из сотрудников российского офиса «Джи-Эм»: «Как рестайлинг «Малибу» или «Каптивы» презентуем, вас не затащишь. А как у «Нивы» кардан отменили – так отбоя от журналистов нет».

А тут – новое поколение! Причем обладающее эффектом бомбы, не побоюсь громкого эпитета. Я поражен дизайном и при случае обязательно пожму руку его автору Ондржею Коромхазу из китайской штаб-квартиры «Дженерал моторс» (он чех с австралийским гражданством и работает в Шанхае – запомним, это первый интернационал). Современные гладкие городские кроссоверы (бессмыслица маркетинга, не правда ли?) враз стали безликими на фоне этой боевой машины бездорожья. Понятно, будут и более спокойные версии, но выбор такого исполнения для концепта – с багажником, шноркелем, вседорожными шинами 235/70R16 – прекрасный ход.

Невысокие окна и мощный «пояс» намекают на родство новой модели с «Опелем-Мокка», он же «Шевроле-Треккер»; с другой стороны, распашная задняя дверь с запаской отсылает к нынешней «Ниве». Немецкие, американские, корейские корни переплелись в настоящей русской машине (это второй интернационал).

Что внутри? Мотор объемом 1,8 л развивает 135 л.с. и 170 Н·м: заметно больше, чем у нынешней машины (80 л.с. и 127 Н·м). Это лицензионный агрегат EC8 концерна «Пежо-Ситроен», который планируют собирать на российско-индийском СП (вот вам и третий интернационал).

В поисках новых дорог (Find New Roads – девиз «Шевроле») команда дизайнеров и конструкторов преуспела: при безусловной узнаваемости бренда вряд ли кто-то упрекнет «Ниву»-концепт в излишней схожести с другими моделями. Однозначно новая машина.

На задней двери, открывающейся на левую сторону, красуется не только запасное колесо, но и четыре гордые буквы. За сохраненное название поклонники будут благодарны.





На момент подготовки материала интерьер можно было рассмотреть только через стекло. Тройственный вездеходный набор над центральной консолью сочетается с современной мультимедийной системой и оригинальной водительской панелью.

Пятиступенчатая коробка передач и двухступенчатая раздатка разработаны и будут выпускаться тольяттинским Заводом высокоточных деталей, партнером того самого СП.

Привод – постоянный полный, с блокируемым межосевым дифференциалом, так что перед нами достойный наследник легендарной «Нивы».

Надеюсь, по ее примеру и эта машина, став серийной, обретет поклонников по всему миру. А что, четвертый интернационал – неслабо? ЗР

7-ступенчатый робот вытеснит вариатор из состава силовых агрегатов «Ауди». Компания прекратила работать над усовершенствованием бесступенчатых трансмиссий, которые пока еще устанавливаются на переднеприводные версии моделей A4, A5 и A6.



4 115 000 «фордов-фиеста» продано в Великобритании с 1976 года. Это самая популярная машина в истории страны. «Форд-Эскорт» в 1968–2000 годах разошелся здесь тиражом 4 105 000 экземпляров.

ОСТРЫЙ И ЭКОЛОГИЧНЫЙ

Распознать в потоке рестайлинговый «Кайен» – задача непростая. Спереди изменилось решительно всё, включая крылья и капот, но при этом машина в целом поразительно похожа на «дореформенную». Ничего не попишешь: фольксвагеновская политика под девизом «Не порти то, что приносит прибыль» в действии.

Версия «Кайен S» обзавелась 3,6-литровым V6 с двойным наддувом. Его табун – 420 «лошадок». Это на 20 сил больше, чем было у отправленной в отставку атмосферной «восьмерки». Прибавка в максимальной скорости – 1 км/ч, а разгон до 100 км/ч стал на 0,4 с быстрее.

Куда интереснее подзаряжаемый «Кайен S E-Гибрид». Суммарной мощности в 416 л.с. достаточно для броска до сотни за 5,9 с. При этом машина проезжает до 36 км на электричестве. Заявленный расход в смешанном цикле – всего 3,4 л/100 км.



ПРЕМЬЕРЫ

40 «ШКОДА-ФАБИЯ»

42 «ЛАДА-ПРИОРА» С РОБОТИЗИРОВАННОЙ КОРОБКОЙ

46 «МИНИ-КАНТРИМЕН» И «МИНИ-ПЕЙСМЕН»



52 «ФИАТ-ПАНДА КРОСС»



58 «ШКОДА-ОКТАВИЯ СКАУТ»

62 «МИЦУБИСИ-ASX»

64 САМОСВАЛЫ И ПОГРУЗЧИКИ «ДЖОН ДИР»

68 «ФИАТ-СКУДО»

74 «ЛИФАН-СИБРИУМ»

78 НЕШИПОВАННЫЕ ШИНЫ «БРИДЖСТОУН-БЛИЗЗАК DM-V2»



80 «СУБАРУ-WRX»



Дополненная реальность: 35, 46, 52, 58, 80

НЕ РАЗБО

Снимаем камуфляж с бестселлера фирмы «Опель» | **Производство** Германия, Испания | **Продажи** в России с начала 2015 года | **Автор** Максим Кадаков

В детстве все было просто. Лучший друг по большому секрету сообщал тебе только что разведанную тайну. Ты, тоже по большому секрету, рассказывал об этом третьему. И через полчаса весь двор знал, что Кольке из углового подъезда на день рождения подарят велосипед, – но каждый при этом был горд, что не разболтал девчонкам доверенную ему тайну.

А теперь?

Еще в мае я поездил на закамуфлированном предсерийном прототипе хэтчбека «Опель-Корса» нового поколения. И не просто поездил, а узнал



из уст опелевских инженеров всю подноготную машины. А затем еще раз смотался в Рюссельсхайм – чтобы наведаться в дизайн-центр «Опеля», глянуть на новую «Корсу» уже без камуфляжа и пообщаться с шеф-дизайнером Марком Адамсом. И всякий раз я подписывал бумагу «о неразглашении» (у немцев с этим строго).

Три месяца ходил, держа язык за зубами. Для журналиста нет пытки хуже. А когда сняли завесу секретности, о новой «Корсе» стало известно всем и сразу. Но в Интернете есть лишь фотографии

Черные тканевые пологи – единственная защита от фотошпионов, которые охотятся за новыми машинами. Ездить так неудобно, поэтому, как только «конвой» уходил на трассу, я забрасывал ткань наверх – чтобы видеть приборы.

Смотрите на iPad: узнаем подробности

и поверхностные сведения о машине, а мне довелось пощупать «Корсу» пятого поколения своими руками.

ПОД КОНВОЕМ

Из-за поворота выныривает связка из четырех автомобилей: две нынешние «корсы» и две новые,



Мне очень понравились выпуклые фонари. Эмблема тоже стала объемной – и в нижнюю ее часть встроена кнопка открывания багажника. Среди опций сохранено выдвигающееся из бампера крепление для велосипедов. Наличие шести датчиков в каждом бампере – верный признак автопарковщика.

закамуфлированные. А следом – вторая такая же группа.

Опелевцы называют это *validation test drive*. Термин «валидейшен» можно истолковать как «легализация» или «утверждение». Это дружеский обмен мнениями: немцы приглашают журналистов избранных европейских автомобильных изданий, чтобы на финише доводки новой машины услышать компетентное мнение со стороны – когда в конструкцию еще можно внести кое-какие изменения.

Поскольку в колоннах есть и новые, и теперь уже старые «корсы», нужно пересаживаться из одной в другую – чтобы прочувствовать разницу. А две колонны сформированы потому, что в одной идут новые пятидверные «корсы» со стандартной подвеской, а в другой – трехдверки со спортивной.

НОВАЯ ИЛИ ОБНОВЛЕННАЯ?

Перед выездом я выяснил, на какой платформе построена новая «Корса». Как оказалось, на прежней, которая разрабатывалась в пору большой любви с концерном «Фиат» (на ней же создан «Гранде Пунто»). Но шасси основательно перетряхнули.

За что чаще всего критиковали предыдущую «Корсу»? За посредственную плавность хода, вялую управляемость, излишнюю шумность и неважное качество интерьера. Вот на этом и сосредоточились инженеры. Все делалось для того, чтобы в благородстве хода новая «Корса» не уступала хэтчбеку «Фольксваген-Поло», а в яркости характера – «Форду-Фиеста».

ПРАВДА ХАРАКТЕРА

Ездить «под конвоем» скучно, это факт. Но я не раз бывал на опелевских «валидейшенах» и знаю: как только будет возможность, водитель головной машины даст жару. И впрямь: минут через десять мы пришпорили коней. И «Корса» раскрылась во всей красе.

Первые впечатления – самые верные. И они со знаком плюс. Едва ли по удовольствию от вождения «Корса» с комфортной подвеской поднялась до уровня «Фиесты», но стала намного живее! Отклики на повороты руля обострились, однако не перешли грань разумного. Обратная связь по рулю – почти фиестовская. Былая недостаточная поворачиваемость сошла на нет: машина охотно заныривает в повороты,





Едет новая «Корса» по-взрослому: стабильна на прямой, в меру игрива на виражах и на голову выше предшественницы по уровню шумо- и виброизоляции.

Трехдверка теперь еще заметнее отличается внешне от пятидверки, чего и добивались дизайнеры.

подзуживая ехать еще быстрее. А крены в виражах стали заметно меньше.

Спортивная подвеска отличается пружинами и амортизаторами с иными характеристиками, калибровкой электроусилителя руля и 17-дюймовыми колесами вместо более скромных, диаметром 14–16 дюймов. До настоящего спорта далеко, но взаимопонимание с машиной на такой подвеске лучше.

Предусмотрен и так называемый пакет для плохих дорог (в качестве примера немцы, конечно же, говорят о российских). Как поедет «Корса» с «плохим пакетом» по нашим колдобинам? Пока не знаю. Скажу лишь, что клиренс будет чуть больше, а в стандартное оснащение войдет металлическая защита двигателя.

В части ездового комфорта «Корса» явно повзрослела. На новые сайлентблоки и дополнительные материалы опелевцы потратились с толком: таким уровнем вибро- и шумоизоляции могла бы гордиться даже «Астра». Уж не говоря о «Поло».



«Корса» первого поколения (с индексом А) появилась в 1982 году. Выпущено 3,1 млн экземпляров. «Корса B» стартовала в 1993 году (именно она была взята за основу несостоявшегося проекта народного автомобиля AVVA). На заводах в 12 странах мира было сделано около 4 млн штук под разными именами. В 2001 году вышла «Корса C», которая оказалась менее популярной (2,5 млн экземпляров). Поколение D выпускается с 2006 года только как хэтчбек (три или пять дверей). Сделано 2,8 млн автомобилей.

Салон новой «Корсы» перекликается с интерьером модели «Адам». Внутреннего пространства не прибавилось, но сзади сидеть стало удобнее: например, появились небольшие выемки в обивке потолка над задними пассажирами – чтобы рослым людям было комфортнее.



Новые приборы мне глянулись, хотя небольшие горизонтальные шкалы запаса топлива и температуры охлаждающей жидкости выглядят спорно.



Главная особенность мультимедийной системы «Интелли-Линк» (IntelliLink) в том, что она может «перетаскивать» со смартфона карту навигационной системы: не нужно раскошеливаться на навигатор. Жаль только, что дисплей расположен слишком низко.

Удивительно, но и трехцилиндровый 115-сильный турбомотор объемом всего литр держится благородно: не голосит излишне при разгоне и не досаждает дрожью на малых оборотах – не зря его снабдили балансирным валом. Я ездил на разных автомобилях с трехцилиндровыми турбомоторами – «пежо», «ситроенах», «рено», «фордах»… Так вот, опелевская турбо-«тройка» одна из лучших.

В гамме «Корсы» это самый мощный двигатель: по тяговым характеристикам и желанию рваться в бой он однозначно обыгрывает знакомый 120-сильный атмосферный мотор 1,4 л, которым была оснащена одна из старых машин в нашем «конвое». Так ведь еще и пару ему подобрали знатную – новую шестиступенчатую механику с выверенным передаточным рядом и четким механизмом переключения. Других моторных версий в моем распоряжении не было, а в литровую «Корсу» я влюбился.

МАКИЯЖ БЕЗ КАМУФЛЯЖА

Когда месяц спустя я увидел «Корсу» во всей красе – уже без камуфляжа, оказалось, что и кузов нов лишь отчасти.

Наметанный глаз усмотрит, что форма дверных проемов – как на старой машине. И колесная база осталась прежней, а габариты изменились на какие-то миллиметры. Однако все внешние кузовные панели новые. Особенно выигрышно смотрятся боковые лезвия подштамповок – фирменная черта всех нынешних «опелей».

Передок решен в стиле малыша «Адам» (к слову, в следующем году он выйдет на российский рынок). Передний бампер расположен ниже, да и капот чуть опустился – это важно для защиты пешеходов в случае наезда. Хороши «трехмерные», выпуклые задние фонари – сейчас такие в моде.

Интерьер посвежел ровно настолько, сколько того требует «исторический момент» – дабы не краснеть на фоне конкурентов. Всё мягко-гладенько, без шероховатостей и неожиданностей.

ВОТ-ВОТ

Я не покривил душой, когда сказал Марку Адамсу, что машина удалась. В самом деле, «Корса» мила собой, у нее появился характер, а ездовой комфорт поднят на небывалую прежде высоту. Инженерам пожелал лишь одного: чтобы «Корса» с подвеской для плохих дорог управлялась столь же вкусно, как и машины для европейского рынка. Они кивнули в ответ.



Инженеры полностью перетряхнули старую платформу. Передний подрамник стал существенно жестче. Геометрия передней подвески пересмотрена ради повышения отзывчивости на руль. Изменены характеристики всех упругих элементов и шарниров как в передней, так и в задней подвеске. Внедрен новый электроусилитель руля с прогрессивной характеристикой.

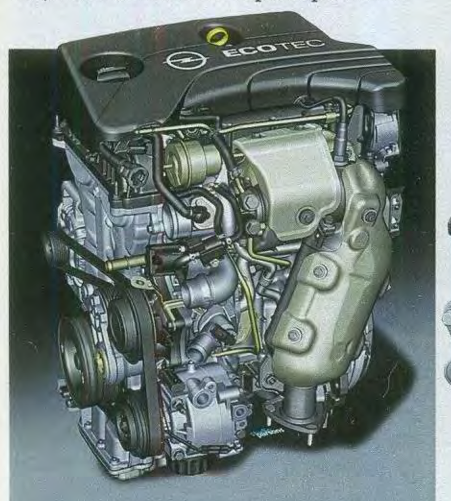
В Европе опелевцы постараются удержать цены на нынешнем уровне (около 12 000 евро за машину в базовой комплектации), а уж каким будет ценовой расклад на нашем рынке, мне не смог ответить даже Карл-Томас Нойманн, глава фирмы «Адам Опель». Хотя очевидно, что, если «Корсу» по-прежнему будут возить с европейских заводов, особо привлекательных цен ожидать сложно.

Про российский рынок могу сказать одно: у нас новая «Корса» появится в следующем году. А пока даже информации о технических характеристиках нет. Но вот-вот все прояснится. Мировая премьера «Корсы» пятого поколения состоится в начале октября на автосалоне в Париже. А чуть позже мы поездим уже на серийных машинах – с разными моторами и коробками. И конечно же, подробно обо всем расскажем.

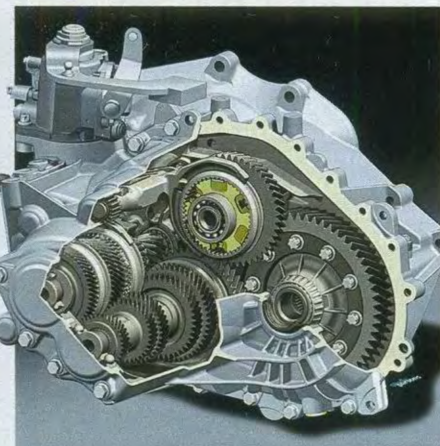
Разумеется – по секрету. 


Ездовой комфорт и управляемость поднялись на новый уровень


Экран мультимедийной системы расположен слишком низко



Трехцилиндровый турбодвигатель «Экотек» разработан совместно с китайским гигантом SAIC. Мотор с непосредственным впрыском топлива имеет две степени форсировки (115 и 90 л.с.). Максимальный крутящий момент – 170 Н·м при 1800 об/мин.
На «Корсу» будут ставить и 100-сильный турбомотор объемом 1,4 л. Сохранены в строю 1,3-литровые турбодизели CDTi (75 или 90 л.с.), которые теперь отвечают нормам Евро-6. А на некоторых рынках (наверняка в их числе окажется и российский) будут предлагать проверенные временем атмосферники объемом 1,2 и 1,4 л.



Базовой коробкой передач по-прежнему будет пятиступка, а бензиновым турбомоторам и самому мощному турбодизелю положена в пару эта шестиступенчатая механика с очень четким механизмом переключения (уменьшен ход рычага, повышена четкость его фиксирования). Она рассчитана на передачу крутящего момента величиной до 220 Н·м и весит 40 кг. На смену четырехступенчатому автомату наконец-то пришел шестиступенчатый. Останется в строю и робот «Изитроник» с одним сцеплением, который в очередной раз модернизировали.

ДО НЕЕ ДОШЕЛ ПРОГРЕСС

«Шкода-Фабия» третьего поколения сыграет мировую премьеру в начале октября на Парижском автосалоне. **Максиму Сачкову** удалось разузнать технические подробности и даже бегло познакомиться с машиной за несколько месяцев до официального дебюта.



Это единственное официальное изображение, доступное на момент подготовки материала к печати. Вылетая в Млада-Болеслав, я, конечно же, захватил фотоаппарат, но закрытый показ для ограниченного круга журналистов диктует свои правила: фото- и видеосъемку категорически запретили. Что же, подождем до Парижского автосалона!

С каждой следующей генерацией в облике «Фабии» прибавляется солидности, становятся дороже материалы интерьера, расширяется оснащение, появляются высокотехнологичные узлы и агрегаты. Как говорится, прогресс налицо, причем в прямом смысле слова – смотри на нее хоть спереди, хоть сзади, хоть сбоку. С любого ракурса можно безошибочно определить, какое поколение перед тобой. Смотрю я на новую «Фабию» – и еще раз в этом убеждаюсь.

Машина явно коренастее предшественницы, которая будто стояла на цыпочках. Преемница ниже на 31 мм (теперь 1467 мм), на 90 мм шире (1732 мм), а колея увеличилась на 30 мм. На 5 мм удлинили колесную базу (2470 мм), при этом кузов подрезали на 8 мм (3992 мм). Бесспорно, формы стали современнее, что подчеркнуто штрихами нового фирменного стиля, продвигаемого командой во главе с шеф-дизайнером Йозефом Кабаном. Но, на мой взгляд, машина получилась чересчур серьезной. Что к лицу более представительной «Октавии», то делает ее младшую сестру скучноватой. Ведь такие автомобили покупают вовсе не для того, чтобы ездить на деловые встречи.

Отдельными элементами салона «Фабия» немного напоминает «Рапид»: тот же блок климат-контроля, знакомые руль и ручки дверей. Интерьер гармонично сочетается с внешностью – он столь же серьезен, не хватает ему яркости. Впрочем, чехи обещают для новой машины больше вариантов отделки – и не исключено, что желающие расцветить кабинетную обстановку будут удовлетворены.

А вот к качеству придраться сложно: салон собран аккуратно и смотрится дороже, чем прежде. Вдобавок стало просторнее: на заднем сиденье больше места в ногах, а потолок будут подпирать лишь очень рослые пассажиры. При этом багажник один из самых больших в классе – его объем 330 литров. А под полом нашлось место для полноразмерной запаски.

Одна из характерных особенностей моделей, построенных на модульной MQB-платформе, – заваленный назад двигатель. Такое расположение позволяет понизить центр тяжести и выкроить драгоценное место между агрегатом



Наряду с 5- и 6-ступенчатой механикой на «Фабию» планируют устанавливать роботизированную 7-ступенчатую коробку DSG. Хотя не исключено, что через некоторое время появится версия с классическим автоматом.



Функция «миррор-линк» дублирует экран смартфона на дисплей мультимедийной системы автомобиля. Таким образом, через штатный тачскрин можно управлять различными программами и функциями телефона, например навигацией.



и капотом, необходимое для спасения пешеходов.

Выступавшие перед журналистами инженеры и маркетологи неоднократно упоминали, что гамма силовых агрегатов полностью новая. Все моторы – с алюминиевыми блоками, оснащены системами «старт-стоп» и рекуперации энергии и отвечают нормам Евро-6.

В списке два варианта бензиновых двигателей: скромные атмосферные литровые MPI (60 и 75 л.с.) и более продвинутые 1,2-литровые TSI (82 и 110 л.с.) с непосредственным впрыском и наддувом. Вряд ли к нам повезут дизельные версии с 1,4-литровыми TDI (75, 90 и 105 л.с.). Хотя и с бензиновыми пока никакой ясности. Не исключено, что на машины для российского рынка будут устанавливать более дешевый и простой по конструкции 110-сильный 1,6-литровый атмосферник, появившийся недавно на «Октавии» и пользующийся хорошим спросом – во многом потому, что работает в паре с шестиступенчатым автоматом. Этой коробке передач покупатели доверяют больше, чем семиступенчатому роботу DSG, который будет приписан к «Фабии» третьего поколения.

Архитектура подвесок осталась прежней – стойки «Мак-Ферсон» спереди и упругая поперечная балка сзади. Но форму рычагов, характеристики стабилизаторов, амортизаторов и пружин подбирали заново. Перенастроили и рулевое управление, а вместо электрогидравлического усилителя установили более экономичный и компактный электромеханический.

Новая «Фабия» не по классу нафарширована электроникой. Тут и ассистент экстренного торможения, и круиз-контроль с ограничителем скорости, и камера заднего вида, и кнопочный пуск двигателя. Мультимедийная система благодаря функции «миррор-линк» (MirrorLink) связывается через «блютус» со смартфоном и выводит на 6,5-дюймовый экран необходимую информацию. Правда, владельцам техники «Эппл» придется подождать – только в 2015 году систему подружат с ай-гаджетами.

Вскоре после премьеры хэтчбека появится универсал.

Любителям погорячее предложат спортпакет «Монте-Карло», добавляющий яркие штрихи экстерьеру и интерьеру и подразумевающий измененные настройки шасси, но – при стандартных настройках двигателей.

Большинство двигателей новая «Фабия» позаимствовала у одноклассника и одновременно родственника по концерну «Фольксвагена-Поло». Кстати, на чешской модели впервые появится сочетание дизеля и автоматической коробки.

Несмотря на хорошие природные данные, «Фабии» в России уготована непростая судьба. В первую очередь жизнь ей подпортит ближайший родственник – «Рапид». Он крупнее и мощнее, а российская сборка наверняка обеспечит ему более привлекательные цены (производство «Фабии» в Калуге или Нижнем Новгороде пока не планируется). Как бы не повторилась история, случившаяся с «Фольксвагеном-Поло», когда седан вытолкнул с рынка хэтчбек. Маркетологам есть над чем подумать. ЗР

РОБОТОТЕХНИКА

Первая поездка на «Ладе-Приора» с роботизированной коробкой передач | **Производство** АВТОВАЗ | **В продаже** с осени 2014 года | **Автор** Максим Сачков | **Иллюстрации** Дмитрий Горев и фирма ZF



О том, что на АВТОВАЗе готовят такую трансмиссию, я узнал больше года назад. Тогда мне удалось даже взглянуть одним глазком на тестовый образец. Ведущие проекта пообещали, что пригласят покататься на первом конвейерном автомобиле еще до официального тест-драйва для прессы. И слово сдержали.

ПУТЬ РОБОТА

Идея автоматизировать механическую коробку родилась около пяти лет назад. В проекте модернизации агрегатов для переднеприводных моделей, включая внедрение коробок с тросовым приводом ВАЗ-2180 и -2181 (подробнее – ЗР, 2013, № 1), пятым пунктом стояла именно такая задача: разработать и роботизированную версию.

Сделать нечто подобное можно было и на базе старой коробки от ВАЗ-2108, но в российских условиях конструкция оказывалась неработоспособной. Одна из причин в том, что механизм переключения передач и так почти лежит на дороге, а к нему еще надо как-то приспособить исполнительное устройство. И даже если не собьешь узел на какой-нибудь кочке, то через пару-тройку лет его прикончат грязь и соль.

Первые реальные шаги сделали совместно с «Маньети Марелли» – крупнейшим итальянским поставщиком электроники для автомобилей и мотоциклов. За образец планировали взять трансмиссию «Фиата-500», но у нее есть серьезный недостаток: исполнительный гидроагрегат довольно громоздкий, разместить его в моторном отсеке «Лады» проблематично. Предпочтение отдали более гибкой системе немецкой фирмы ZF. Она состоит из двух отдельных электромеханических устройств (актуаторов): одно выжимает сцепление, а другое переключает передачи. Разработали три компоновочных варианта – соответственно для «Приоры», «Калины»/«Гранты» и перспективной «Весты». Запускать решили на «Приоре».

Исполнительные механизмы (актуаторы) расположены сверху коробки. Контроллер управления коробкой установлен под площадкой аккумулятора.

Система AMT базируется на механической коробке и автоматизирует процесс переключения передач.

Зеленым цветом выделены оригинальные элементы: 1 – задняя крышка картера с датчиком оборотов первичного вала; 2 – актуатор переключения передач; 3 – кронштейны крепления актуаторов; 4 – актуатор сцепления; 5 – вилка сцепления.

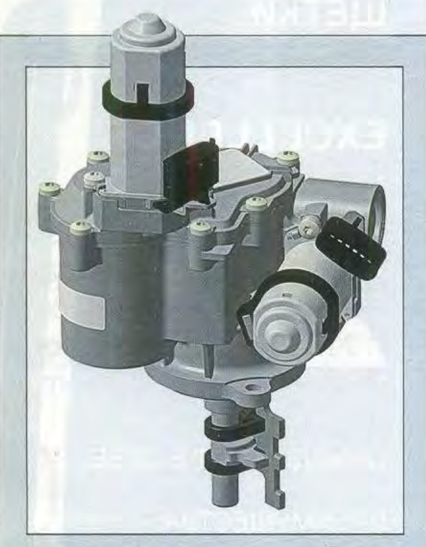
КТО ВЫ, МИСТЕР РОБОТ?

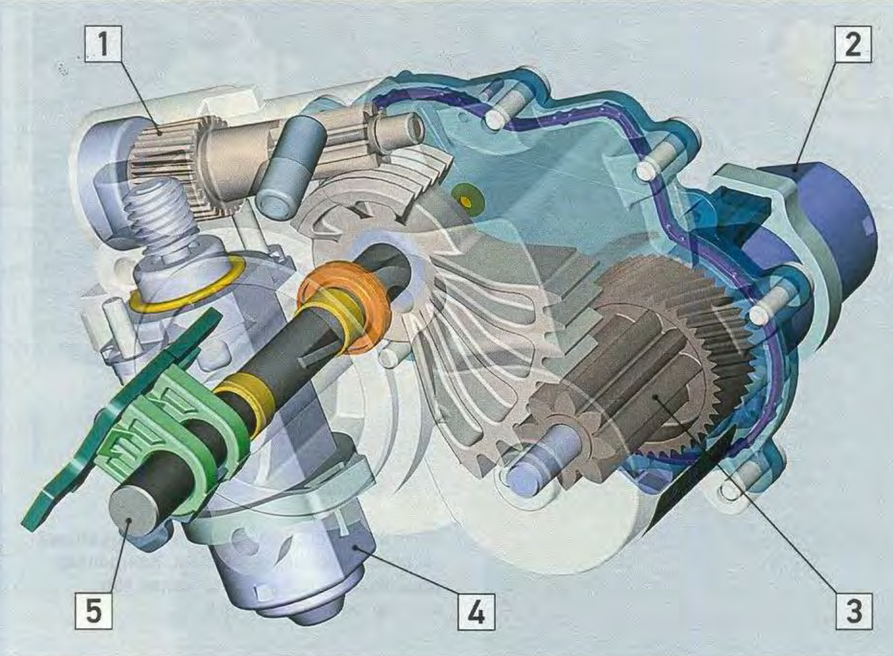
Робот базируется на серийной механической коробке ВАЗ-2180. Начинку почти не трогали: тот же картер, валы и дифференциальная группа – однако в задней крышке появился датчик оборотов первичного вала, внедрены дополнительные кронштейны для установки исполнительных механизмов и оригинальная вилка сцепления, обеспечивающая нужное усилие выжима.

Можно ли поставить робот вместо механики на старую машину? Вроде вполне резонный вопрос, но идея нецелесообразна по своей сути. Помимо дополнительных элементов, необходимых для автоматизированной трансмиссии, придется менять контроллер двигателя, жгуты проводов, приборный щиток. Кроме того, чтобы разместить исполнительный механизм переключения, придется переделывать патрубки системы охлаждения. В общем, дорого и хлопотно. Хотя ничего невозможного нет.

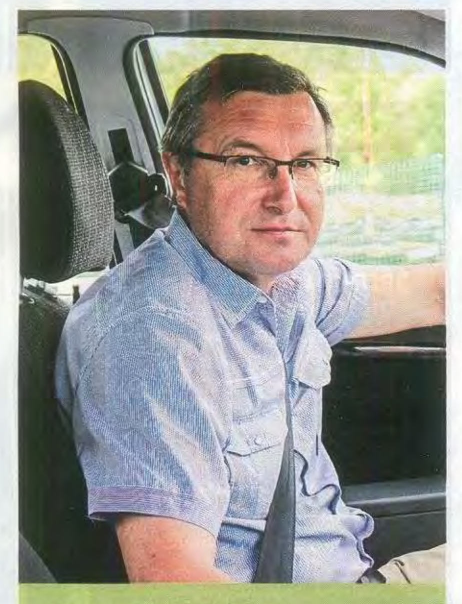
Итак, ZF разработал всё «железо» – исполнительные механизмы, контроллер коробки передач, селектор. В обязанности немецкой фирмы входила также задача объединить компоненты в единое целое и настроить систему. На языке специалистов – подготовить базовую карту переключения. АВТОВАЗ отвечал за калибровку двигателя: надо было научить 16-клапанную 106-сильную «четверку» ВАЗ-21127 общаться с роботом.

Результат превзошел ожидания – автомобиль вполне сносно поехал даже с базовыми калибровками. Но для комфортного передвижения требовались более тонкие настройки силового





Исполнительный механизм переключения передач: 1 – привод выбора передач; 2 – электромотор; 3 – привод включения передач; 4 – электромотор; 5 – шток выбора передач.



СЛОВО ЭКСПЕРТУ

Владимир ПЕТУНИН, руководитель проекта по автоматизированным трансмиссиям

Автоматизированная трансмиссия – это бюджетная конструкция, которая лучше всего подходит для недорогого автомобиля. Несмотря на это, главная цель, которую мы ставили при создании робота, – добиться максимального ездового комфорта и приблизиться по характеристикам к более дорогим и сложным агрегатам. На мой взгляд, команда прекрасно справилась с поставленной задачей.

агрегата. Задача-максимум – приблизиться по характеристикам к классическому автомату, но при этом сохранить расход топлива, как у машины с механической коробкой. Плавность переключений изначально не вызывала нареканий, но в некоторых режимах коробка работала неидеально: автомобиль дергался в пробках, недостаточно динамично разгонялся. Настройкой занимались совместно: специалисты ZF корректировали калибровки робота, а в Тольятти подгоняли параметры двигателя.

Десятки тысяч километров накрутили испытатели по дорогам России и за ее пределами. Робот пытали жарой на юге Италии, а потом 40-градусными морозами в Сургуте. Горные испытания проходили в Жигулевских горах, на Алтае и на самом высоком австрийском перевале Гроссглокнер. Специалисты фирмы ZF провели в своих лабораториях дополнительную серию климатических, коррозионных и вибрационных испытаний.

Я, СЕЛЕКТОР И ДВЕ ПЕДАЛИ

– Прежде чем заводить, нажми на тормоз, – наставляет Владимир Петунин, идейный вдохновитель и руководитель проекта. – Это защита от дурака: двигатель пускается только в «нейтрали» и при нажатом тормозе.

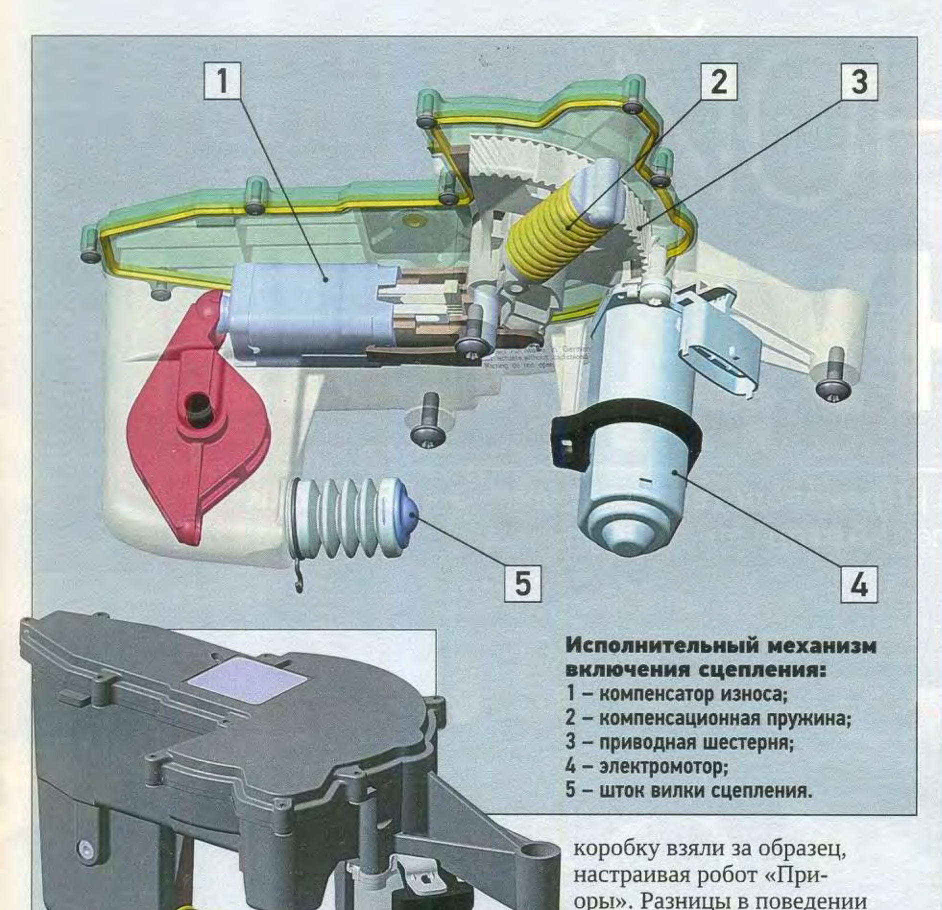
Кстати, машина сама напомнит, если водитель не поставил ногу на тормоз, – на приборном щитке есть сигнальная лампочка. Там же отображается выбранный режим трансмиссии.

– Теперь переводи селектор в *А* – и поехали.

Сразу скажу: ожидал худшего. В моей голове издавна сидит установка, что робот с одним сцеплением не может конкурировать в плавности переключения и расторопности с классическим автоматом. Но современные конструкции далеко ушли от первых образцов. Автоматизированная коробка «Приоры» совсем не вызывает раздражения. Задержки при переключениях неизбежны, но они терпимые. И со ступеньки на ступеньку коробка переходит плавно. Можно, конечно, изменить



Помимо «нейтрали» и «заднего хода» у коробки два режима для движения вперед: автоматический (обозначение *А*) и ручной (*М*). «Паркинга» нет. Чтобы не оставлять машину на ручнике, заглушите двигатель, когда селектор стоит в *А* или *М*, – передача останется включенной.



Исполнительный механизм включения сцепления:
1 – компенсатор износа;
2 – компенсационная пружина;
3 – приводная шестерня;
4 – электромотор;
5 – шток вилки сцепления.

прошивку и добавить коробке расторопности, но при этом езда станет дерганой и синхронизаторы долго не проживут.

– Попробуй ручной режим. Он более резкий.

Действительно, коробка под моим управлением стала переключаться чуть быстрее. Но мне больше по душе плавный автоматический режим – немного поигравшись с переключениями, я снова возвращаю селектор в положение *А*.

Коробка хорошо понимает команды. При резком нажатии на газ довольно быстро подтыкает пониженную и дольше удерживает передачу, давая двигателю раскручиваться до оборотов максимальной мощности. Попробовал трогаться на подъеме: далось легко, поскольку на небольшом уклоне машину не надо удерживать ручником. При нажатии на газ сцепление быстро, но без рывка замыкается и автомобиль не успевает откатиться. Нам удалось даже потолкаться в затяжной пробке, – абсолютно беспроблемно.

Для сравнения я прокатился на «Ситроене-DS3». Именно его коробку взяли за образец, настраивая робот «Приоры». Разницы в поведении с трансмиссией «француза» я не почувствовал. А коли так, разработчиков можно поздравить – хорошая работа!

РОБОТ ПРОТИВ «ДЖАТКО»

Первыми из ВАЗов автоматическими трансмиссиями обзавелись «Гранта» и «Калина» – четырехступенчатым гидромеханическим автоматом «Джатко». А на «Приору» уже с сентября будут устанавливать робот, и, судя по всему, некоторое время эти два направления будут развиваться параллельно. И у робота, и у автомата хватает как достоинств, так и недостатков. Несмотря на современную систему управления и хорошо подобранные настройки, роботизированной механике с одним сцеплением тяжеловато тягаться с классическим автоматом в комфорте езды. Но и у робота есть козырь – он экономичнее. А это немаловажно для покупателя бюджетного автомобиля. Посмотрим, чья возьмет. ЗР



ПРЕМЬЕРЫ

ЧУДНОЙ, НО ЧУДНЫЙ

Кроссоверы «Мини» обновили | **Производство** Великобритания | **В России** с лета 2014 года | **От** 1 149 000 рублей | **Автор** Сергей Канунников

видео см. с. 32



Я вовсе не удивился бы, если бы магнитолу в этой машине расположили на потолке, а ручник – скажем, в заднем ряду. Несомненно, в этот автомобиль можно влюбиться с первого взгляда. Конечно, к нему можно и привыкнуть. А ненавидеть – невозможно. Во-первых, он по-щенячьи забавный. А во-вторых, если опробовать его на ходу…

УДИВИТЕЛЬНОЕ РЯДОМ

Нынешние изменения «Кантримена» и «Пейсмена», как теперь водится, минимальны. Бамперы и светотехнику подкорректировали ровно настолько, чтобы покупатели машин нового модельного года чувствовали приятное превосходство над покупателями предыдущих. Моторы под Евро-4 и двигатель, форсированный со 184 до 190 л.с., мы не получим. Как и большинство дизельных модификаций. Зато покупатели, ждущие от «Мини» генов «Мини», точно не обманутся.

Надо быть очень самоуверенным человеком и смело надевать, скажем, красные кроссовки с черным костюмом, чтобы сваять такой салон. Тем более в кроссовере, от которого обычно ждут практичности. Скучный термин



«эргономика» и еще более тяжеловесный «рабочее место водителя» здесь не подходят. Зато каждая деталь вызывает улыбку, даже если настроение с утра было неважным.

Вот в середине огромного «блюдца» с каемочкой в виде шкалы спидометра плавает карта навигации. Масенькие тумблеры под блоком управления климатом нащупать да и разглядеть трудно. Управление магнитолой – ребус, который разгадаешь не сразу.

Все это немного напоминает медвежьи шапки британской королевской гвардии. Не думаю, что носить их – великое удовольствие, но выглядят – глаз не оторвешь. Однако разница все же есть, и очень существенная: «носить» «Кантримен» как раз очень удобно!

ХОДОВЫЕ ЧАСТИ

Посмеялись? Ну а каков этот мэн в деле? Тут ведь не до мохнатых шапок, традиционной смеси чая с молоком и прочих островных штучек. Тут кое-что надо уметь.

Умеет!

То, что делает автомобиль автомобилем – руль, педали, рычаг механической коробки передач, – всё стоит именно так, как нужно. Да и работает – тоже. Мне даже немного жаль тех, кто так и не попробует стандартную для «Кантримена» шестиступенчатую коробку передач (уверен, что наши покупатели предпочтут опционный шестиступенчатый автомат). Ведь щелкать ступени такой механики – одно удовольствие! Ходы рычага короткие, фиксация четкая, почти как (извините за банальность) в спортивном автомобиле. Немного длинноват рабочий ход педали сцепления. Но это я так – чтобы хоть к чему-нибудь придраться.

А ведь часто переключаться нет нужды. Мотор в 190 сил (у нас – 184 л.с.) и трансмиссия работают слаженно – позволяя, если одолевает лень, включить шестую уже на 70 км/ч без боязни, что для нормального, пусть и не самого стремительного, ускорения не хватит тяги.



Турбомотор версии «Джон Купер Воркс» имеет рабочий объем всего 1,6 л, но развивает впечатляющие 218 л.с.



«Мини-Пейсмен» – очень интересное и очень дорогое сочетание динамичности, полного привода и неординарного дизайна.

ДЛЯ ДЕРЕВНИ ДЕДУШКА

Первый «Кантримен» появился еще в 1961 году. Близнецов звали «Моррис Мини-Тревеллер» и «Остин Мини-Кантримен». Ни о каком полном приводе тогда речь не шла. Просто база универсала был длиннее стандартной на 100 мм, а доступ в просторный багажник открывали распашные дверцы в задней стенке. Машины первого поколения делали до 1969 года. «Моррисов» построили 99 000 штук, а «остинов» – 108 тысяч.





Салон «Кантримена» создает праздничное настроение. Не все удобно, зато ярко.

Объем багажника – 350 л. У иных бюджетных седанов куда больше.





Взрослым сзади не слишком комфортно (тем более если сидеть втроем), а вот ребенку путешествовать в машине со столь веселым интерьером точно понравится.

Данные производителя

Модель	Mini		
	Cooper Countryman	Cooper S Countryman All4	John Cooper Works Paceman All4
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4097/1789/1561/2595	4109/1789/1561/2595	4124/1786/1518/2596
колея спереди/сзади	1534/1559	1525/1551	1527/1554
Снаряженная/полная масса, кг	1295/1805	1415/1925	1420/1890
Объем багажника (VDA), л	350–1170		330–1080
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,6	8,1	6,8
Максимальная скорость, км/ч	184	213	226
Топливо/запас топлива, л	А91–95/47		
Расход топлива: город./загород./смешан. цикл, л/100 км	9,0/5,6/6,9	9,5/5,7/7,1	10,4/5,9/7,5
ДВИГАТЕЛЬ			
Тип	бензиновый		
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация/число клапанов	Р4/16		
Рабочий объем, см³	1598		
Степень сжатия	11	10,5	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	90/122 6000	135/184 5500	160/218 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	160 4250	240 1600–5000	280 1900–5000
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная	полноприводная	
Коробка передач	А6		
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная		
Рулевое управление	реечное с электроусилителем		
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/дисковые		
Размер шин	205/60R16	205/55R17	225/45R18

Подвеска и рулевое настроены под стать силовому агрегату. Реакции на руление четкие и острые. Несколько раз на пустой дороге имитировал объезд несуществующей канавы. Здорово! При этом на высокой скорости кроссовер не докучает излишне резкими телодвижениями на мелких неровностях, характерными для некоторых моделей с зажатым рулем.

Вот что значит грамотная настройка! Немного жестковат? Не без того, но это вполне законное приложение к вкусной управляемости.

Тут-то и забываешь об интерьерном выпендреже. Бог с ними, с плохо доступными тумблерами! Хотя переключение с помощью одного из них в режим «спорт» действительно меняет характер автомобиля: реакции на нажатие педали газа и отклики на повороты руля становятся еще острее. Забудем о каемочке спидометра вокруг карты навигации – стрелки все равно не видно. Чтобы не налетать на штрафы, лучше поглядывать на окошко под игривым тахометром: там цифровой спидометр. К тахометру претензий нет – это единственный прибор, чьи показания читаются отменно.

При первом знакомстве нелегко поверить, что этот выпендрежник способен ехать как «взрослый», причем очень хорошо настроенный, автомобиль. А ведь может!

В общем, «Мини-Кантримен» – удивительное, причудливое сочетание игривого и, быть может, излишне смелого дизайна с абсолютно взрослой, причем очень грамотной настройкой силового агрегата и шасси.

Ну а «Пейсмен» – не просто трехдверная версия (фирма, разумеется, гордо именует ее купе) «Кантримена». Подвеска – жестче, руль – тяжелее. И все это, само собой, особенно здорово подходит к версии о 218 силах (снятых все с тех же 1,6 литра!) «Джон Купер Воркс». Кроссовер с тремя дверями, свирепым мотором и пижонским салоном? Именно так – вполне логичное сочетание в стиле «Мини».

НАШЕЙ КАНТРИ МЭН

На российском рынке самая дешевая (не очень подходящий в данном случае эпитет) модификация обойдется в 1 149 000 рублей. Это «Мини-Купер Кантримен» с передним приводом и 122-сильным мотором. В оправдание цене – куда более богатая, чем прежде, базовая комплектация. Есть система динамического контроля и климат-контроль, светодиодные огни, обогрев сидений, кожаный руль и прочие радости комфорта.

«Пейсмен» в базовом оснащении на 50 000 рублей дороже.

Полноприводный «Кантримен» стоит не меньше 1 455 000 рублей.

Ну а самый пижонский вариант – мечта закостенелого индивидуалиста – «Пейсмен» в комплектации «Джон Купер Воркс» с 218-сильным мотором станет в 1 785 000 рублей.

За что такие деньги? За броский дизайн, тщательную отделку, полный привод. А в придачу – «совсем немного»: оригинальный чудной салон и чу́дные ходовые качества. В общем, за гены «Мини»! ЗР





МЕДВЕЖИЙ УГОЛ

Вседорожные амбиции городского хэтчбека | **Производство** Италия | **В России**, может, и будет, но скорее всего – нет | **Цена**? Лучше дочитайте до конца | **Автор** и **фото** Дмитрий Федоров

Нет, я все-таки не сдержусь. И не стану томить читателя своими писательскими экзерсисами в ожидании развязки. Я скажу сразу и прямо: видите этот, без всяких сомнений, привлекательный автомобиль, который вмещает четверых, а в случае удачной суммы антропометрических данных и пятерых человек с комфортом коробки, принимающей пару обуви? Хорош, не правда ли? А знаете, сколько он стоит? Девя… Нет, подождите еще чуть-чуть.

Он не может не привлекать. Если честно, он мне сразу понравился. Особенно когда мне предложили проехать на нем по той же внедорожной трассе фиатовского полигона в Балокко, где несколько месяцев назад я снял все свои вопросы к «Джипу-Чероки» последнего поколения. Я уже прекрасно знал, что ожидает этот прелестный автомобильчик цыплячьей окраски, и это сильно прибавило уважения к нему.

ПРОЩЕ И СЛОЖНЕЕ

Полноприводная «Панда» не новость уже тридцать лет. Версии 4×4 были у всех трех поколений модели. И всегда они являли собой нечто большее, чем просто желание производителя за счет волшебной формулы банально увеличить прибыль. Они реально умели справляться с бездорожьем. И свежая модель не является исключением. Полный привод на третьем поколении «Панды» предложили полтора года назад. Одновременно упростив и усложнив машину по сравнению с предыдущей полноприводной версией. Вискомуфта как способ передачи крутящего момента на задние колеса уступила место более прогрессивной электрогидравлике, позволяющей быстрее и точнее реагировать на изменения дорожной ситуации. А вот задняя подвеска стала проще – вместо независимой схемы на продольных косых рычагах теперь применена обычная, хотя и усиленная торсионная балка.



Отделка кресел «Кросса» оригинальная, да и сами сиденья непривычно просторные для маленькой машины.

Интерьер «Кросса» в самом богатом исполнении, которое только возможно для «Панды». Тем не менее за вынесенный на верх панели навигатор «Том-Том», регулируемое по высоте водительское кресло, а также боковые подушки безопасности надо доплачивать.

При этом дифференциал жестко закреплен на кузове и связан с колесами качающимися полуосями.

Зачем пошли на упрощение? Надо было чем-то жертвовать ради уменьшения массы и снижения себестоимости. Ведь нынешняя «Панда» по причине государственного давления на «Фиат» (фактически это запрет на массовое производство за рубежом) выпускается в Италии, в отличие от предшественницы, поставлявшейся из польского филиала. А родная сборка вкупе с переходом на новое поколение обходится дорого: цена базовой модели подскочила на 27%!

Даже у обычной «Панды 4×4» очень приличный для ее размеров внедорожный потенциал. Собственно, скромность габаритов как раз и оборачивается преимуществом: свесы кузова минимальные, снаряженная масса – около 1000 кг. Дорожный просвет увеличен до 152 мм, усилены крепления амортизаторов и опоры передних стоек «Мак-Ферсон», муфту привода задних колес можно заблокировать нажатием кнопки. Правда, внешность у машины

Данные производителя

Модель	Fiat Panda Cross	
	1.3 MultiJet	0.9 TwinAir
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	3705/1662/1657/2300	
колея спереди/сзади	1403/1406	
Объем багажника, л	225	
Снаряженная масса, кг	1155	1090
Время разгона 0–100 км/ч, с	14,3	12,0
Максимальная скорость, км/ч	160	167
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	4,7	4,9
ДВИГАТЕЛЬ		
Тип	дизельный	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P2/8
Рабочий объем, см³	1248	875
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	59/80 4000	66/90 5500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	190 1500	145 1900
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	М5	М6
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	торсионная балка	
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	185/65R15	

Ручник оригинальный, но небезопасный: выходя из машины, я пару раз задевал расположенную со стороны водителя клавишу блокировки – и машина снималась с тормоза.

Рукоятка управления трансмиссией имеет громкое название «террейн контрол». А чуть ниже, на вертикальном срезе консоли, расположены кнопки включения обогрева сидений – это тоже опция.



> Крутящий момент бензинового мотора едва ли больше, чем у домашней кофемолки





Серебристые защитные накладки переднего и заднего бамперов выполнены из пластика. Это красивая декорация, не более.

Сзади сидишь впритык, а при росте 180 см упираешься головой в потолок. Подголовник и комплект ремней для среднего пассажира предлагаются за доплату.

Подобный внедорожный антураж во внешней отделке обычных машин очень популярен в Бразилии. Создатели «Кросса» и не скрывают, что стиль заимствовали из южноамериканской автомобильной моды.

никакая: пара черных накладок еле-еле выделяют ее среди прочих «панд». Виллану такая вполне подойдет, а вот городскому пижону – вряд ли.

Вот для любителей покрасоваться и сделали версию «Кросс». Она ярче, дороже… и еще лучше приспособлена для бездорожья! «Кросс» – это не просто название и дополнительная мишура из пластиковых накладок, блестящих релингов и светодиодных ходовых огней. Здесь дорожный просвет увеличился еще на 9 мм и достиг 161 мм (это у бензиновой версии, у дизельной на 3 мм меньше). Из других дополнений – всесезонные шины, которые прибавили в ширине 10 мм и увереннее опираются на землю, и совершенно новый вращающийся контроллер (с пафосным названием «террейн контрол») управления режимами полного привода. Ну прямо как на вседорожниках ценой… ммм… скажем так, размером раза в два больше.

Правда, этот контроллер здесь больше для антуража. Набор его функций не шире, чем у других кроссоверов: выбор между автоматическим распределением момента межу осями (по умолчанию вперед идет 95% тяги) и жестко запертой муфтой. А в крайнем правом положении контроллера включается система помощи спуска со склона. Спуститься-то мы так или иначе спустимся, а вот как заберемся наверх? Ведь крутящий момент у двухцилиндрового наддувного мотора рабочим объемом 875 см³ из обласканного международными премиями семейства «Твинэйр» всего 145 Н·м – у кофемолки и то, наверно, больше…

ДВОЙНОЙ ФОРСАЖ

Этот двигатель, небольшой даже для современного мотоцикла, может смущать своим непривычным дребезжанием на средних оборотах и выше. И вообще он начинает жить лишь от 3000 об/мин, но для крохотной «Панды» его возможностей достаточно. Тем более что для «Кросса» мотор даже немного форсировали, увеличив мощность на 5 л.с. и доведя ее в итоге до 90 сил. Только никогда не нажимайте кнопку «Эко» – сразу почувствуете истинный объем мотора.

И я не скажу, что на фоне бензинового двигателя другой вариант мотора – вполне обычный четырехцилиндровый турбодизель рабочим объемом 1,3 л и мощностью 80 сил – сильно иной. Тянет он лишь слегка лучше, а шума и вибраций от него примерно столько же – несмотря на усиленную изоляцию моторного щита у дизельной версии. И даже самый важный аргумент выглядит не столь уж весомо – дизель экономичнее бензинового мотора в среднем лишь на 0,2 л в расчете на 100 км.

На обычной дороге бензиновую «Панду» следует время от времени энергично подгонять переключением





Днище частично прикрыто: небольшие стальные накладки защищают картер двигателя и промежуточную опору карданного вала.



Из такого положения машину вызволяет электронная имитация блокировки межколесных дифференциалов.

Значительные углы въезда и съезда позволяют штурмовать едва ли не вертикальные препятствия.

передач. Но не скажу, что так уж часто. Делать это в любом случае приятно – не каждый автомобиль даже классом выше может похвастаться столь аккуратно выверенным механизмом переключения. Короткие ходы, четкая фиксация, никаких проблем. В коробке шесть ступеней, и первая передача, очень короткая, специально подобрана для вылазок на бездорожье (этот прием нам знаком по «Рено-Дастер»). Именно она и помогает взбираться на такие косогоры, от которых поначалу хочется бежать куда подальше.

Перевожу полноприводную трансмиссию во внедорожный режим (теперь муфта заперта и раздает крутящий момент вперед и назад поровну, но размыкается на скорости свыше 50 км/ч) и, слегка пришпорив мотор, удивительно просто взбираюсь на склон. А потом, крутанув ручку трансмиссии в крайнее положение, включаю систему помощи на спуске – и «медвежонок», притормаживая колесами, спускается вниз на скорости около 5 км/ч. В этом нет ничего удивительного, все это проходилось сотни раз на самых разнообразных вседорожниках и кроссоверах.

СЕРЬЕЗНЫЙ НАСТРОЙ

Вроде бы кроссовер как кроссовер, но удивляет вот что. Впервые знакомясь с этим автомобилем, никак не ожидаешь, что он, несмотря на свою легкомысленную внешность, окажется вполне серьезной машиной. Ощущение примерно такое же, как если вы купите в магазине миленький игрушечный будильник, а он вдруг оказывается водонепроницаемым, со встроенным GPS-приемником и глушителем частот мобильной связи.

«Панда Кросс» из-за высокой посадки кренится в поворотах, как заносимый грузчиками по лестнице платяной шкаф, но все равно рулится понятно и прозрачно. Даже не задумываешься о том, что усилие на руле могло бы быть немного больше, а шины – лучше. Все-таки всесезонка – это далеко не самый оптимальный вариант. Слишком уж рано они начинают скользить. Зато на усеянной булыжниками дороге я ни разу не усомнился в энергоемкости подвески. Не было даже намека на пробой. При этом уровень ездового комфорта вполне достойный, а система стабилизации практически не вмешивалась в процесс управления, позволяя в меру скользить на гравии, – полноприводная трансмиссия неплохо гасила снос, дорабатывая подачей момента назад. Ведь только в обычных условиях 95% тяги идет вперед – а если надо, практически столько же может подаваться и на задние колеса.

Вот тут-то пожалуй и следует многозначительно произнести: «И все это удовольствие – за...» За 19 450 евро! В Европе. (Стандартная «Панда 4×4» обойдется на 2000 евро дешевле, что тоже немало.)

Итак, перед нами один из самых дорогих «фиатов». За эти же деньги в Италии можно купить хэтчбек «Браво», вместительный компактвэн «500 L Ливинг» или даже кое-что из «абартов», не говоря уже о том, что обычная «Панда» стоит в два раза меньше. Если «Панда Кросс» доедет до России, ее цена вряд ли будет меньше миллиона рублей. За два цилиндра, за 3,7 метра длины и за единственную, пусть и самую полную, комплектацию. За обогрев сидений и ветрового стекла придется доплачивать. Готовы?

Не думаю. Жаль, что такая неплохая машина будет загнана в самый маловостребованный медвежий угол российского рынка. Если, конечно, она вообще до него доберется. Несмотря на свои природные таланты. ЗР



Неплохие вседорожные способности, энергоемкая подвеска

Высокая цена, слабые моторы



ЛИФТ В ПРЕМИУМ

Гадаем о будущем вседорожного универсала «Шкода-Октавия Скаут» | **Производство** Чехия | **В продаже** с августа | **Автор** Максим Гомянин

В «Шкоде» пристально следят за важнейшими мировыми рынками. Именно поэтому с тех пор, как в 1991 году фирма присоединилась к группе «Фольксваген», доля ее экспорта неуклонно растет. Но угадать желания покупателей получается не всегда…

В России продажи первого поколения полноприводного лифтованного универсала «Октавия Скаут» могли быть выше. Однако отсутствие версии с бензиновым мотором и автоматической коробкой передач тяжелым шлагбаумом перекрыло путь к сердцам покупателей. А дизель с DSG как-то быстро и тихо исчез из прайс-листов: что хорошо для экономных европейцев, не всегда приходится ко двору у нас.

Второе поколение большого «Скаута» оснащают шестискоростным роботом DSG, причем в сочетании как с дизелем, так и с бензиновым мотором мощностью 180 л.с. Несложно догадаться, что именно на бензиновый вариант чехи и делают основную ставку в России. От спроса на него зависит появление на российском рынке 184-сильного турбодизеля. А вот 150-сильный мотор на тяжелом топливе обойдет нас стороной при любых раскладах: он работает в паре только с механикой, а чехи едва ли захотят снова наступать на те же грабли.

КУРС НА ПОВЫШЕНИЕ

Сажусь в «Скаут» и понимаю, что «кроссоверо-универсал» окончательно утратил имидж народного автомобиля. Отличные сиденья, отделанные алькантарой, бережно обхватывают спину боковыми валиками. В дверях вставки с отделкой под дерево. Салон выглядит дорого, и уже поэтому находиться в нем приятно. А поскольку колесная база выросла на 101 мм, сидеть удобно как спереди, так и сзади. Похоже, «Октавия Скаут» возвращается на российский рынок в другом качестве! «Шкода» метит чуть ли не в премиум-сегмент – рвется в конкуренты не только «Опелю-Инсигния Кантри Турер», но и «Вольво-ХС70». По силам ли задача?

Кнопкой оживляю наддувный бензиновый мотор, трогаюсь – и сразу понимаю, что оказался в большой компании электронных помощников. На светофорах работает доступная уже в базовом оснащении система «старт-стоп». На трассе легкой вибрацией на руле напоминает о себе ассистент удержания в полосе. А еще есть адаптивный круиз-контроль, автопарковщик, камера заднего вида… Старый «Скаут» об этом и мечтать не мог.

На обгонах тяги 180-сильного бензинового «всефольксвагеновского» двигателя хватает с избытком. Схожие

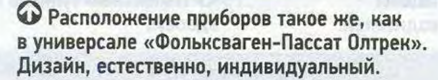
Данные производителя

Модель	Skoda Octavia Scout		
	1.8 TSI	2.0 TDI	2.0 TDI
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4685/1814/1531/2679		
колея спереди/сзади	1538/1506		
Объем багажника, л	610/1740		
Радиус поворота, м	5,15		
Снаряженная/полная масса, кг	1522/2092	1526/2096	1559/2129
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,8	9,1	7,8
Максимальная скорость, км/ч	216	207	219
Топливо/запас топлива, л	А95/55	ДТ/55	
Расход топлива: город./загород./смешан. цикл, л/100 км	8,5/5,9/6,9	6,1/4,6/5,1	5,8/4,6/5,1
ДВИГАТЕЛЬ			
Тип	бензиновый	дизельный	
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация/число клапанов	Р4/16		
Рабочий объем, см³	1798	1968	1968
Степень сжатия	9,6	16,2	15,8
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	132/180 4500–6200	110/150 3500–4000	135/184 1750–3250
Крутящий момент, Н·м при об/мин	280 1350–4500	340 1750–3000	380 1750–3250
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	полноприводная		
Коробка передач	Р6 (DSG)	М6	Р6 (DSG)
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная		
Рулевое управление	реечное с электроусилителем		
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/дисковые		
Размер шин	225/50R17		



Салон не изменил традициям немецкой школы. Качественные материалы отделки, отличная сборка.





Расположение приборов такое же, как в универсале «Фольксваген-Пассат Олтрек». Дизайн, естественно, индивидуальный.



Бокс для мусора в передней двери мы уже видели в лифтбеке «Рапид».

НА БЕЗОПАСНОЙ ВЫСОТЕ

Мы заочно сравнили «Скаут» с одноклассниками, не так давно побывавшими в наших руках (ЗР, 2014, № 4).



Замеры ЗР

Марка	Дорожный просвет, мм	Угол въезда, град.	Угол съезда, град.
Skoda Octavia Scout*	171	16,7	13,8
Opel Insignia Country Tourer	145**	14,2	19,5
Subaru Outback	205	19,0	23,0
Volvo XC70	200	19,5	25,0
Volkswagen Passat Alltrack	160**	18,0	23,5

*Данные производителя. **По защите двигателя.

впечатления и от 184-сильного дизеля, который появился на «Октавии» впервые. С той лишь разницей, что сочная дизельная тяга доступна с самых низов. Причем меня не покидает ощущение, что еду на бензиновой машине – ведь характерного тарахтения практически не слышно.

«Скаут» точно понравится тем, кто любит чуть погорячее, но не готов трястись в псевдоспортивной машине. Пассажиры радуются достойной плавности хода, но и расхлябанности нет – подвеска по-европейски собранная. «Шкода» четко стоит на дуге и уверенно держит прямую, а желающие похулиганить имеют возможность перевести систему стабилизации в спортрежим и повизжать шинами. Отныне «Скаут» опционно оснащают и знакомой по другим машинам концерна «Фольксваген» системой «драйвинг моуд селекшн» (Driving Mode Selection), которая предлагает выбор из четырех режимов движения.

На сенсорном экране жму ярлычок *Normal* и радуюсь уравновешенности шасси: реакции на газ по-немецки внятные, а руль податлив. В режиме *Sport* баранка тяжелеет, мотор огрызается на нажатие педали газа, но все равно приоритет комфорта очевиден. В *Eco* «Скаут» ожидаемо экономит каждую каплю топлива и ехать становится откровенно скучно – педаль газа задемпфирована, а коробка при малейшей возможности уходит на высшие ступени. Наконец, для любителей

«Шкода» метит чуть ли не в премиум-сегмент – рвется в конкуренты не только «Опелю-Инсигния Кантри Турер», но и «Вольво-XC70»

экспериментов есть режим *Individual*, название которого говорит само за себя: водитель властен настраивать «наполненность» рулевого управления, «остроту» педали акселератора и работу климатической системы по своему вкусу. Я, например, сочетал «нормальный» руль со «спортивными» откликами двигателя.

ПРОЧЬ С ДОРОГИ

Съезжаю с асфальта на песчаную дорожку – как-никак тут полный привод! Легковые шины не справляются с тяжелой задачей, возникают пробуксовки, песок фонтанирует из-под колес – но «Скаут» все же находит точку опоры и выезжает из зыбучей ловушки. В приводе задних колес теперь работает муфта «Халдекс» пятого поколения. Агрегат фирмы «Борг Уорнер» ставят на все модели, собранные на новейшей модульной платформе MQB. По сравнению с муфтой четвертого поколения новый «Халдекс» быстрее перебрасывает крутящий момент между осями и к тому же легче на 1,4 кг.

Дальше мой путь пролегал по грунтовке и старой булыжной дороге с колеями. Прежний «Скаут» имел клиренс 180 мм, а у новичка его уменьшили до 171 мм. Разница невелика, но я все равно волновался, что где-нибудь чиркану днищем. Как оказалось, тревога была напрасной. Да и на грунтовке, изобилующей подъемами и спусками, я ни разу не приложился брюхом. Кстати, уже в базе все «скауты» поставляют с пакетом «плохие дороги» и защитой днища. Свесы кузова, конечно, велики (угол въезда 16,7°,



Сиденья, отделанные алькантарой и кожей, оснащены электрорегулировками и функцией памяти на трех водителей.



Напольный туннель великоват, поэтому сзади лучше сидеть вдвоем.

Бензиновый «Скаут» получил то, чего ему так не хватало, – робот DSG. Машина стала комфортнее, водителя поддерживают электронные помощники

«Шкода» подбирается к «Фольксвагену» все ближе, и это неизбежно делает автомобиль дороже

Боевой обвес, клиренс чуть больше – и универсал «Октавия» выглядит совсем по-иному.



Багажник прибавил лишь 5 л (объем «под шторкой» – 610 л). Если откинуть спинки (их складывают с помощью рычажков), полезное пространство увеличивается до 1740 литров. А если сложить и переднее кресло, образуется грузовая площадка длиной 3 метра!



а съезда – всего 13,8°), но я не требовал от машины того, к чему ее конструктивно не готовили.

Уже после расставания с универсалом мелькнула мысль: а ведь в «Шкоде» сделали правильный вывод из неудач прошлого! Да, новая машина ощутимо дороже (на момент сдачи номера в печать цены еще не были объявлены), но «Скаут» готов доказывать покупателям, что вложения оправдаются. Не берусь утверждать, что будущее второго «Скаута» в России безоблачно, но теперь хотя бы появилась ясная перспектива – в этом у меня сомнений нет. ЗР



КАВАЛЕРИСТ

Легкие штрихи к известному образу | **Производство** США | **В продаже** с июня 2014 года | **От** 749 000 рублей | **Автор** Максим Приходько

Российский рынок держится на плаву во многом благодаря кроссоверам, и потому в этом классе идет серьезная борьба за потребителя. Добавил пару новых штрихов к хорошо известной модели – уже есть повод заявить об очередном судьбоносном рестайлинге. Например, кроссовер «Мицубиси-ASX» обновлялся уже не раз: ему и внешность меняли, и подвеску дважды перенастраивали. И вот – очередной фейслифтинг!

Собственно «фейс» мало изменился. Обновленный ASX можно узнать по дневным ходовым огням, но их светодиодный зигзаг доступен начиная с уровня оснащения «Инстайл», который не сочетается с базовым двигателем объемом 1,6 л. Хочешь светодиоды – выкладывай как минимум 1 039 990 рублей за «среднюю» версию «Инстайл» с 1,8-литровым мотором…

Кроме того, внедрен иной рисунок легкосплавных 17-дюймовых колес. Интерьер освежен глянцевым обрамлением мультимедийной системы и центральных дефлекторов системы вентиляции. А клавиши включения электрообогрева передних сидений наконец-то переехали с подушек на центральную консоль. Вот и все видимые изменения.

Главное новшество скрыто от глаз – модернизированный вариатор фирмы «Джатко» с шестью фиксированными квазипередачами, которым оснащаются машины с бензиновыми моторами объемом 1,8 л (140 л.с.) и 2,0 л (150 л.с.).

Вариатор «Джатко» восьмого поколения с трансформатором на входе и расширенным силовым диапазоном (6,96 вместо прежних 5,96) хорош еще и тем, что новый масляный насос требует меньше энергии, а используемое масло имеет меньший индекс вязкости: потери на трение снижены на 40%!

Mitsubishi ASX 2.0

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Длина×ширина×высота, мм	4295×1770×1615
Колесная база, мм	2670
Колея спереди и сзади, мм	1525
Объем багажника, л	384
Снаряженная масса, кг	1455
Разгон 0–100 км/ч, с	11,7
Максимальная скорость, км/ч	191
Топливо/запас топлива, л	А95/60
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	7,7

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,0 л; 110 кВт/150 л.с. при 6000 об/мин; 197 Н·м при 4200 об/мин

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; CVT6

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/многорычажная; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 215/60R17



Прежде кнопки обогрева сидений нужно было искать в слепой зоне между сиденьем и центральным туннелем, а теперь их перенесли на центральную консоль.

Вариатор восьмого поколения отличается главным образом расширенным силовым диапазоном. Если прежде передаточные отношения лежали в пределах 2,349–0,394, то теперь крутящий момент передается в диапазоне 2,631–0,378. Это означает, что на малых скоростях на колеса можно передать больший момент, а на высоких – чуть снизить обороты двигателя. Поэтому ASX стал чуть динамичнее и слегка экономичнее. Например, у 2-литровой версии максималка выросла со 188 до 191 км/ч, а разгон до сотни стал быстрее на 0,2 секунды. Да, это несущественно. Важнее другое: расход топлива в городском цикле снизился сразу на 10%: с 10,5 до 9,4 л на сотню.

У меня получилось даже меньше – 9,1 л/100 км. При этом я намеренно не пользовался лепестками ручного переключения псевдопередач, так как максимальная экономия достигается в автоматическом режиме. Жаль, что обновленец не стал тише. На разгонах мотор по-прежнему рычит сильнее, чем того ожидаешь. Арки задних колес не закрыты ни подкрылками, ни ворсовым антишумовым покрытием. Лишь на ровном асфальте и при постоянной скорости в машине тихо и комфортно.

Младшенький из большой семьи вседорожников «Мицубиси» по-прежнему остается автомобилем слегка повышенной проходимости. У него короткие ходы подвески и скромные возможности полного привода (вариатор не выдерживает жесткой работы на бездорожье). ASX – эдакая легкая кавалерия, которая скачет впереди основных сил в лице могучих вседорожных монстров.

Да, я же забыл сказать самое главное! Нововведения не отразились на ценнике: весь пакет новинок достанется покупателям на безвозмездной основе. То есть даром. ЗР

«Мицубиси-ASX» держится в пятерке самых популярных компактных SUV: за первые шесть месяцев текущего года продано 10 782 машины. А всего с 2010 года россияне купили около 80 тысяч «а-эс-иксов».

ПРЕМЬЕРЫ

ВРЕМЯ СОБИРАТЬ КАМНИ

Российские премьеры строительной техники John Deere – самосвала 410E и погрузчиков 318E, 326E, 844K-II | **Производство** John Deere, Молин, США | **От** 3 000 000 рублей | **Автор** Вячеслав Субботин



Все началось со стального плуга с полированным отвалом. В 1837 году изобретательному Джону Диру, кузнецу по профессии, пришло в голову смастерить его для местных парней из Иллинойса вместо тяжелого чугунного. Фермерам изобретение страшно понравилось: пахать землю стало проще и быстрее. И дело у Джона заспорилось. Уже на следующий год он изготовил несколько десятков таких плугов, с каждой партией внося усовершенствования.

Так и по сей день: традиции инноваций в чести у одного из самых знаменитых брендов Америки «Джон Дир». Трудно даже перечислить всю технику, которую выпускает компания. Но в целом направление таково: сельскохозяйственные и лесозаготовительные машины, а также строительные. На нашем рынке американцы решили сделать акцент именно на строительных машинах.

С МЕСТА В КАРЬЕР

Самосвал «Джон Дир-410E» считается карьерником номер один по производительности среди машин этого класса. Он может везти почти 34 тонны в 18-кубовом кузове, а колесная формула 6×6 и дорожный просвет в 600 мм позволяют уверенно чувствовать себя в любом карьере. Оставшиеся после бульдозера метровые земляные отвалы он штурмует с легкостью: словно ледокол придавливает и раздвигает спрофилированной передней защитой верхушку бруствера и перелезает через него, даже не замешкавшись.

Внедорожник построен по сочлененной схеме: «голова» с кабиной может повернуться на значительный угол – и колеса всегда буду в контакте с дорогой. Кроме того, запишем в актив всевозможные блокировки, мощную трансмиссию с автоматической коробкой передач и добротный 13,5-литровый 443-сильный турбодизель. А еще есть системы автоматического безопасного движения на крутом склоне, удержания машины на косогоре, самостоятельного торможения, предупреждения о перегрузе, а также система мониторинга давления в шинах и их температуры.

Но главное для такой машины, как считает производитель, – это высокая надежность. Конструкторы изучили опыт работы своей техники чуть ли не по всему свету и реализовали пожелания клиентов в новой серии E. Во-первых, обслуживание огромных машин можно вести с земли, не поднимаясь на борт. Во-вторых, все основные узлы, которые регулярно нужно менять, заправлять и контролировать, вынесли в первый ряд: заправочные емкости, фильтры, точки диагностики и смазки. Даже жидкость в гидросистеме и трансмиссии унифицировали. Не нужно с собой возить миллион разных канистр, всё из одной бочки.



John Deere 410E

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Длина×ширина×высота, мм	10 810×3440×3860
Дорожный просвет, мм	580
Колесная формула	6×6
Высота кузова в положении разгрузки, мм	6920
Геометрическая емкость кузова, м³	17,8
Угол подъема кузова, град.	70
Время подъема/опускания, с	13/7
Топливо/запас топлива, л	ДТ/609
Максимальная скорость, км/ч	55
Снаряженная/полная масса, кг	31853/69119

ДВИГАТЕЛЬ: турбодизель, Р6, 24 клапана, 13,5 л; 330 кВт/443 л. с. при 1900 об/мин; 2284 Н·м при 900 об/мин; стандарт выбросов для внедорожной техники EU Stage II

ТРАНСМИССИЯ: автоматическая, 8 передач переднего и 4 передачи заднего хода; РК с блокировкой дифференциала

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвеска – полузависимая, с самовыравнивающимися масляными амортизаторами/балансирная, регулирующаяся под нагрузку; тормоза – гидравлические, многодисковые, мокрые, принудительно охлаждаемые; шины – 29,5R25

Как опцию предлагают систему JDLink, способную передавать сигналы от машины и ее систем на центральный процессор компании – чтобы оттуда вести диагностику, следить за режимом работы и степенью занятости автомобиля. Это позволяет предвидеть возможные неисправности и загодя поменять изношенные детали.

МОДА НА МИНИ

Мини-погрузчики с так называемым бортовым поворотом (они маневрируют благодаря блокировке колес одного из бортов) популярны в мегаполисах – это хорошие помощники в любом хозяйстве. «Джон Дир» давно наладил выпуск подобных погрузчиков, а прошедшей весной презентовал новые модели 318E и 326E. Конструктивно они схожи, но вторая чуть больше, мощнее и грузоподъемнее.

Погрузчики получили более мощные (69 и 74 л.с.), но тихие и чистые

Карьерный самосвал «Джон Дир-410E» – серьезный внедорожник: на защите он может скользить по грунту, как на лыже. Чтобы научиться управлять этим гигантом, даже знаний особых не нужно. Всё интуитивно понятно – успевай только тыкать кнопки пультов.


В кабине есть откидное место для второго седока.


Камера заднего вида – с высоким разрешением и большим углом обзора. Выходить из машины при разгрузке, чтобы «прицелиться», уже нет необходимости.



Самый крупный в классе фронтальный погрузчик. С опциональным ковшом может загрести аж 8 м³ груза (с шапкой)!



Отсек с радиаторами всех систем отделен от мотора. Вентилятор, приводимый гидромотором, можно запустить и в обратную сторону – чтобы очистить соты от пыли и грязи.

John Deere 844K-II

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Длина×ширина×высота, мм	9650×3460×3760
Дорожный просвет, мм	463
Колесная формула	4×4
Высота подъема до оси шарнира, мм	4620
Радиус поворота, мм	6300
Топливо/запас топлива, л	ДТ/553
Максимальная скорость, км/ч	40
Геометрическая емкость ковша, м³	4,7
Снаряженная масса, кг	34 341
Грузоподъемность, кг	10 913
Вырывное усилие, кг	21 568

ДВИГАТЕЛЬ: турбодизель, Р6, 24 клапана, 13,5 л; 283 кВт/380 л.с. при 1600 об/мин, 1793 Н·м при 900 об/мин; стандарт выбросов для внедорожной техники EU Stage II

ТРАНСМИССИЯ: А5; с блокируемым гидротрансформатором, блокируемые дифференциалы переднего и заднего мостов

ШИНЫ: 875/65R29

по выбросам дизели собственного производства. Грузоподъемность модели 326E – 1221 кг, а при вырывном усилии на стреле (есть такой термин у строителей) – 2270 кг!

При невысоком росте 326-й способен закинуть груз на высоту 3,81 м и дотянуться до середины платформы типового грузовика. Собранную в ковш кучу песка он довезет без потерь благодаря новой системе амортизации ковша.

Позаботились и о водителе. Кабина хоть и зажата между колесами и фермой стрелы, но конструкторы постарались создать в отведенном пространстве все условия для комфортной работы. Чего стоит одна только восьмидефлекторная система климат-контроля, где каждый из воздуховодов можно отрегулировать на нужную температуру. Новое сиденье эргономично, с упорами под позвоночник, подлокотниками, да еще на пневмоподвеске – в таком не устанешь.

Водитель может переходить с ножного управления погрузчиком на ручное – джойстиком. А чтобы было веселее, погрузчик укомплектован отличным «стерео», как говорят по сей день американцы. Благодаря улучшенной шумоизоляции можно насладиться даже палитрой скрипичного концерта.

ТЯЖЕЛАЯ РАБОТА – ЛЕГКО

Таков девиз нового фронтального погрузчика «Джон Дир 844K-II», самого крупного в линейке компании. Да и на рынке он рекордсмен: объем ковша 5,5 м³, грузоподъемность 11 т, а вырывное усилие 21,5 т! Для работы с грузами меньшей плотности объем ковша можно увеличить до 5,9 м³.

За движение этой махины и привод гидравлики отвечает модернизированный 13,5-литровый 380-сильный турбодизель «Джон Дир Пауэртек 6135Н» – брат того, что на самосвале. Настроен мотор для надежной размеренной работы в карьере: максимум крутящего момента (1793 Н·м) выпадает на 900 об/мин. При этом погрузчик довольно резв: оснащенный пятиступенчатой автоматической коробкой 844-й может разогнаться до 40 км/ч.

Передняя часть соединена с задней шарнирно. Угол поворота – 80°. Машина длиной почти 10 м имеет радиус поворота всего 6,3 м (по оси внешнего колеса). Для строительных машин этого класса – достойный показатель. В общем, все сделано так, чтобы рабочий цикл «загрузил, подъехал к самосвалу, ссыпал и вернулся» занимал минимум времени.

Специфика работы этой техники обязала инженеров сделать машину с отменными внедорожными качествами. В 844-м, например, можно блокировать оба ведущих моста – как в ручном режиме, так и в автоматическом. Каждую передачу можно фиксировать. Радиаторы охлаждения двигателя, масел гидравлики и трансмиссии вынесены в отдельный отсек, изолированный от двигателя, – для большей эффективности.

Водитель чувствует себя на высоте во всех смыслах. Сиденье с массой настроек – на пневмоподвеске, руль регулируется по наклону и вылету. Параметры движения и работы ковшом легко запрограммировать на любые условия работы. Под руками – джойстики. Атермальные стекла, кондиционер, приличная аудиосистема, холодильник – иные автомобили позавидуют такому набору.



John Deere 326E

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Длина×ширина×высота, мм	3050*×1840×2120
Дорожный просвет, мм	250
Колесная формула	4×4
Высота подъема до оси шарнира, мм	3180
Радиус поворота с ковшом, мм	2170
Угол поворота ковша, град.	90
Топливо/запас топлива, л	ДТ/92
Максимальная скорость, км/ч	16
Снаряженная масса, кг	3723
Номинальная грузоподъемность, кг	1221
Вырывное усилие, кг	2511

ДВИГАТЕЛЬ: турбодизель (Yanmar 4TNV98T), Р4, 3,3 л; 52,7 кВт/74 л.с. при 2500 об/мин; 284 Н·м при 1800 об/мин; стандарт выбросов для внедорожной техники EU Stage II

ТРАНСМИССИЯ: гидростатическая с управлением на джойстиках, четыре 100-звенные неразмыкаемые цепи, 2 передачи

ШИНЫ: 12×16,5 8 PR SKS

*Без ковша.

Все параметры работы погрузчика отображаются в онлайн-режиме на экранах компьютеров в штаб-квартире в Америке.

Эту же картинку может видеть владелец машины. Чуть что не так, поступит сигнал к хозяину, который сможет вовремя вызвать бригаду механиков.

СМУЩЕННЫЕ ЦЕНОЙ

Всем хороши машины «Джона Дира», но почему-то никто не смог сообщить мне цены. Большая тайна?

«Гугл» поведал, что за самосвал попросят примерно 25 миллионов рублей, за мини-погрузчик – три миллиона, а за фронтальный – двадцать. Понятно, что техника не из дешевых и что по каждой сделке нужно вести переговоры: лизинг, кредиты, скидки. Но вот китайские производители аналогичных машин открыты – цены у них на первой странице. Этим они вызывают доверие. Наверняка и Джон Дир не прятал ценник на свои плуги в карман. Может быть, вспомнить опыт основателя – и возникшее смущение само собой пройдет? ЗР

Новое поколение мини-погрузчиков серии Е: высокая производительность и комфортные условия для водителя.



Обслужить машину может даже хрупкий бригадир. Все доступно, снимается и ставится в считаные минуты.



Джон Дир начал свой бизнес с производства этих плугов в 1837 году.

ДОКАТИЛСЯ

Российская премьера фургона Fiat Scudo | **Производство** Франция | **В России** с июня 2014 года | **От** 959 000 рублей | **Автор** Александр Крючков

Пока представители «Фиата» в красках описывают достоинства своего детища, журналисты спрашивают об одном: «И где же вы были столько лет?». Ведь «Скудо» в нынешнем поколении, который итальянцы привезли в Россию лишь в этом году (вместе с концерном PSA, чуть ранее представившим аналогичные «Пежо-Эксперт» и «Ситроен-Джампи»), живет в Европе аж с 2007 года! И это при том, что его старший брат «Дукато» прижился у нас давно и продается вполне успешно.

Глава российского отделения «Фиат Профешнл» Валентино Мунно отбивается графиками с классификацией LCV и статистикой продаж. Дескать, всю жизнь здесь покупали в основном большие фургоны сегмента 2G вроде «Газели» или того же «Дукато», а машины класса 2P (которые поменьше 2G, но больше «каблучков» 1A и 1B) пока не популярны, но на фоне общего падения рынка вот-вот выстрелят, – так что модель выпускают на российский рынок своевременно.

Нашим покупателям предлагают грузовой фургон с высокой или низкой крышей и двумя вариантами грузоподъемности, а также микроавтобус в трех комплектациях, на восемь или девять мест. И фургон, и микроавтобус можно заказать как с длинной, так и с короткой колесной базой. На презентации, правда, все автомобили были пассажирскими, причем в максимальной комплектации «Панорама Экзекьютив».

СЕЛ И УСВИСТЕЛ

Что бы там ни было по классификации, а визуально «Скудо» не сильно меньше «Дукато». Разве что пониже и отличается бо́льшим наклоном капота и ветрового стекла. А вот в салоне разница существеннее: уходящие далеко вперед передние стойки крыши и расположенный почти вертикально руль роднят этот интерьер с легковыми. При этом коммерческую природу автомобиля дизайнеры скрывать не стали: в передней панели разместили множество ниш для мелочей, а правое сиденье сделали двухместным. Впрочем, от лишнего места спереди в любой модификации можно отказаться – всё равно из-за выступающей центральной консоли средний пассажир будет обречен на тесноту.

Характерный блестящий рычаг коробки передач и своеобразная логика управления маршрутным компьютером указывают на французское происхождение «Скудо»: модель по большей части позаимствована «Фиатом» у PSA, в отличие от «Дукато», разработанного итальянцами и ставшего потом основой соответствующих «Пежо» и «Ситроена».

Благодаря длинной базе сзади достаточно просторно – и во втором, и в третьем ряду. Неиспользуемые сиденья можно легким движением сложить в столик. Неплох багажник, доступ к которому открывает широкий и высокий проем. А если снять задний ряд сидений, получится внушительный отсек для груза. Единственная неприятность в том, что поднятую заднюю дверь из-за ее размера и высокого расположения петель тяжело закрывать. Конечно, за доплату ставятся распашные

i Fiat Scudo Panorama

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Длина×ширина×высота, мм	5135×1895×1980
Колесная база, мм	3122
Колея спереди и сзади, мм	1574
Снаряженная/полная масса, кг	1994/2791
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,8
Максимальная скорость, км/ч	160
Топливо/запас топлива, л	ДТ/80
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	8,8/6,5/7,3

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р4, 16 клапанов, 2,0 л; 88 кВт/120 л.с. при 4000 об/мин; 300 Н·м при 2000 об/мин

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; М6

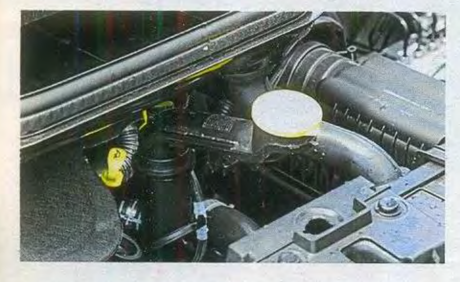
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 215/60R16 (XL/C)







Буксировочная проушина закреплена под капотом – неплохо придумано!



Французским конструкторам не чужда креативность: чтобы залить масло, нужно на масляную горловину, перекрытую воздухозаборником, нацепить изогнутую трубку-удлинитель.

створки – как на грузовом фургоне, где они уже в стандарте.

В отличие от аналогичных «Эксперта» и «Джампи», у которых роль базового мотора играет дизель объемом 1,6 литра, «Фиат Скудо» доступен только с 2-литровым. Несмотря на имя «Мультиджет», 120-сильный агрегат с изменяемой производительностью турбины разработан французами. Двигатель везет очень уверенно: тяга появляется с 1000 оборотов, а в диапазоне от 2000 до 4000 об/мин доступны предельные 300 Н·м крутящего момента. А поскольку и передаточные числа шестиступенчатой механики подобраны удачно, «Скудо» способен на вполне резвый разгон до 130 км/ч.

На скорости за сотню начинают проявляться типичные недостатки фургонов: чувствительность к боковому ветру и нарастающий аэродинамический шум. На фоне общего гула отчетливо



Для тяжелого автомобиля расход топлива вполне пристойный. По непонятным причинам все настройки маршрутного компьютера, в том числе часы, сбрасывались при каждом выключении зажигания.





↑ И грузовая, и пассажирская версии доступны с двумя или тремя сиденьями спереди.

← «Скудо» в топовой комплектации «Панорама Экзекьютив» может похвастаться двухзонным климат-контролем для передних пассажиров и дополнительным кондиционером для задних (в более дешевых версиях он доступен за доплату).

↓ Задние места не то чтобы роскошны, но продуманны – хватает и пространства, и возможностей трансформации.



слышен свист со стороны окна, как будто воздух проходит через узкую щель. В длительной поездке это раздражает. Источник установить не удалось: в салон через уплотнитель не дует, при сложенных зеркалах звук не исчезает.

Управляемость «Скудо» оставила приятные впечатления: по сравнению с «Дукато» здесь лучше чувствуешь и руль, и тормоза. Правда, машина немного нервно реагирует на колею. Подвеска вообще ведет себя своеобразно. Сзади здесь не рессоры, как обычно бывает на коммерческих автомобилях, а пружины, – поэтому при небольшой загрузке машину не трясет даже на серьезных выбоинах, а вот на безобидных с виду стыках иногда возникают неприятные вибрации.



МИЛЛИОН СЕРЕБРОМ

«Скудо» назван так в честь ходившей в средневековой Италии серебряной монеты. Отсылка к финансам – это неспроста, ведь умеренный ценник – один из главных козырей «Фиата». Цельнометаллическая версия стоит от 959 000, микроавтобус – от 1 064 000 до 1 228 000 рублей, в зависимости от комплектации (это без учета опций). Какой еще автомобиль в этой ценовой категории помимо «Скудо» и родственных «Пежо-Эксперта» и «Ситроена-Джампи» способен возить девять человек? Разве что «Газель». А ведь «Фиат Профешнл» при покупке автомобиля предлагает еще и программу помощи на дорогах «Топ Ассистанс». Если путешественника или главу большой семьи еще могут отпугнуть конструктивные недочеты и безальтернативный дизель, то расчетливый владелец бизнеса присмотрится к «Скудо» наверняка. ЗР

Благодарим парк-отель «Яхонты» за помощь в организации съемки.

ОТ ЛИРЫ К ЕВРО

Компактный фургон «Фиат-Скудо» первого поколения **[1]** появился в 1996 году и был, по сути, копией «Ситроена-Джампи» и «Пежо-Эксперт». Для производства модели альянс PSA совместно с «Фиатом» в 1994 году построил завод Sevel Nord во Франции, рядом с городом Валансьен. Там стали собирать и семейные минивэны, спроектированные на той же платформе («Ситроен-Эвазьон», «Пежо-806», «Фиат-Улисс» и «Лянча-Зета»). В 2004 году близнецов подвергли фейслифтингу **[2]**, а в начале 2007 года появилось второе поколение **[3]**, с увеличенным грузовым отсеком и новой гаммой двигателей, в которую вошли французский 2-литровый бензиновый, 2-литровый дизельный в трех вариациях и фордовский дизель объемом 1,6 литра. В 2012 году «Эксперту», «Джампи» и «Скудо» слегка изменили решетку радиатора и передний бампер – в таком виде они и выпускаются по настоящее время. Полностью обновить модель PSA и «Фиата» планируют в 2016 году.


1


2


3

ЧАЙ ПО-НАШЕМУ

Новичок на российском рынке | **Производство** «Дервейс», Россия | **В продаже** с августа 2014 года | **От** 554 900 рублей | **Автор** Владимир Соловьев | **Фото** Георгий Садков

В Китае этот автомобиль имеет в своем обозначении индекс 720. С началом сборки на российском «Дервейсе» цифры пропали и седан получил ничего не означающее ни по-китайски, ни по-русски имя «Сибриум». С ним и пошел в продажу.

Машина получилась довольно складной. В компании утверждают, что она знаменует собой качественно новый подход в создании автомобилей с тремя парусами на эмблеме. Что касается двигателей и трансмиссий, мною ничего нового не замечено.

Мотор объемом 1,8 л и пятиступенчатая коробка знакомы по кроссоверу «Лифан-Х60», который продается у нас второй год. А вот в дизайне и материалах отделки (они уже без фенольного запаха) действительно сделан шаг вперед.



Lifan Cebrium

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Длина×ширина×высота, мм	4700×1765×1490
Колесная база, мм	2700
Колея спереди и сзади, мм	1520
Объем багажника, л	620
Снаряженная масса, кг	1265
Разгон 0–100 км/ч, с	13,5
Максимальная скорость, км/ч	180
Топливо/запас топлива, л	А92/55
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	8,0

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,8 л; 98 кВт/133 л.с. при 6000 об/мин; 168 Н·м при 4400 об/мин

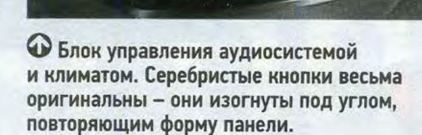
ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; М5

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/упругая балка; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 205/55R16

Передняя панель выглядит современно и отделана мягким, приятным на ощупь пластиком.

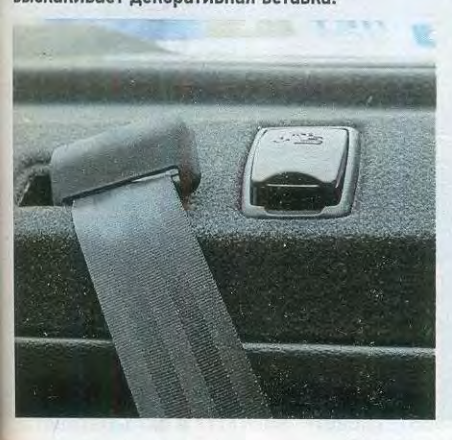
Центральный дисплей версии «Комфорт» маловат и не отличается яркостью. На машинах в исполнении «Лакшери» – яркий многофункциональный дисплей размером с нишу. На него выводится карта навигационной системы и картинка с камеры заднего вида.

Правый циферблат приборной панели зарезервирован под дисплей маршрутного компьютера. Его показания, кстати, плохо читаются – им не хватает яркости.



Блок управления аудиосистемой и климатом. Серебристые кнопки весьма оригинальны – они изогнуты под углом, повторяющим форму панели.

У задних ремней безопасности выскакивает декоративная вставка.



В боксе между передними сиденьями спрятались USB-разъем и 12-вольтовая розетка.



«Лифан-Сибриум» радует дополнительными емкостями для мелочей.

«Сибриум» приятно удивил внушительным объемом салона и багажника. Довольно большая для седанов сегмента C колесная база (2700 мм) обеспечила неплохую плавность хода и устойчивость на дороге. Автомобиль может похвастаться почти кроссоверным клиренсом в 170 мм.

Однако создателям еще есть над чем поработать. Прежде всего, не хватает двигателя помощнее и автоматической трансмиссии. Ведь даже более компактный и дешевый «Лифан-Солано» комплектуется вариатором, причем вкупе с тем же 1,8-литровым двигателем.

Показания приборов и трип-компьютера у машины в комплектации «Комфорт» плохо читаются при солнечной погоде. Более дорогая версия «Лакшери» лишена этого недостатка.

Регулировки кондиционера позволяют достичь климатического комфорта в салоне. Но вот выставить желаемую температуру непросто: отображение настроек в виде мелких вертикальных линий разной длины требует привычки. Кроме того, два воздуховода по центру передней панели не позволяют полностью перекрыть воздушный поток, из-за чего постоянно ощущается сквозняк.

Есть претензии к передним сиденьям. Они довольно удобны, но начисто лишены боковой поддержки. А водительское расположено слишком высоко, причем механизм регулировки по высоте не позволяет опустить его чуть ниже: при росте 180 см я упирался головой в потолок.

Багажник, объемом которого можно гордиться, не имеет внутренней ручки для закрывания. Приходится хвататься за крышку снаружи, пачкая руки.

Но самые большие претензии – к качеству сборки. Перекос водительской двери виден невооруженным глазом – при том что с правой стороны всё в порядке! Заметны неаккуратные швы порогов. Ручник срабатывает на десятом щелчке, вытягиваясь вертикально по стойке смирно. И это на новом автомобиле!

Что это? Китайский чай на русский манер? А ведь чай по-русски – это как раз наоборот: приятные добавки в виде лимона и сахара к традиционному китайскому напитку. Хотелось бы, чтобы в китайском автомобиле российской сборки было поменьше горьких ноток, омрачающих впечатление от хорошего по своей сути автомобиля. ЗР



И без того большой 620-литровый багажник увеличится, если сложить (можно по частям) спинку заднего дивана.

Крышку багажника можно отпереть изнутри.

Нижний шов боковины имеет прямо-таки серрейторную заточку. Видно, что передняя дверь выше задней.



ВОДЯНОЙ НАСОС

Мировой дебют зимних нешипованных шин «Бриджстоун-Близзак DM-V2» в России | **В продаже** с сентября 2014 года | **Автор** Максим Гомянин

Дело было минувшей весной. Снега никто уже не ждал, а он неожиданно выпал. И пока дороги Дмитровского автополигона усердно расчищали снегоуборочные машины, я вспоминал 2010 год. Презентация зимних шин «Бриджстоун» проходила в схожих погодных условиях (ЗР, 2010, № 10). Помню, тогда почувствовал особенное отношение японцев к нашему рынку. Ведь журналистам дали опробовать шиповки «Айс Крузер 7000» для вседорожников – специальную разработку для России и стран СНГ.

Сейчас для японского производителя момент еще более ответственный. Нам показывают нешипованные шины «Бриджстоун-Близзак DM-V2», которые российские автомобилисты смогут купить первыми в мире. «Рынки России, Белоруссии и Казахстана для нас в приоритете, – говорят представители компании. – Потому всё самое современное мы в первую очередь показываем здесь». Шины DM-V2, которые сменят в модельном ряду предыдущее поколение «липучек» DM-V1, тоже предназначены для кроссоверов и вседорожников. Кстати, японцы – признанные мастера в разработке таких шин. Ведь в Стране восходящего солнца езда на шипах запрещена. У этих покрышек направленный рисунок, глубокие перекрестные канавки. Красиво и явно функционально. Такой протектор позволяет быстрее отводить воду из пятна контакта.

За рулем «Эвока» выезжаю на ухабистую кроссовую трассу. Снег глубокий, но шины хорошо «гребут» – и автомобиль не закапывается. А вот и спуск, переходящий в поворот. Тут уже лед, поэтому осторожничаю. Эх, сюда бы шипы, как у модели «Айс Крузер 7000»! Тормозной путь «шиповки» на льду заметно короче, чем у фрикционной шины.

Машину чуть подтаскивает – отлавливаю ее и еду еще аккуратнее. Основная причина скольжений на льду – образование в пятне контакта тонкой водяной пленки. Каждый производитель борется с ней по-своему. «Бриджстоун» основное внимание уделяет резиновой смеси. У модели DM-V2 усовершенствованный компаунд с порами диаметром 0,3 мм. Они, словно миллионы насосов, откачивают воду, подсушивая пятно контакта. По данным фирмы, эффективность отвода воды у DM-V2 на 30% выше, чем у предшественницы. Подобные технологии применены и в шинах «Иокогама», но токийские инженеры уверяют, что научились точно контролировать в процессе производства величину пор, а вот конкуренты – нет. Ну и компаунд у «Бриджстоуна» по составу иной, что подтверждено патентом.

Новинка приходит на российский рынок аж в 59 типоразмерах. Диаметр – от 15 до 20 дюймов. Можно обуть как «Рено-Дастер», так и «Тойоту-Ленд Крузер LC200». Сегмент кроссоверов у нас растет, за ним гонится и шинный рынок. Потому к началу холодов новинка придется как нельзя более кстати. ЗР

Шина «Близзак DM-V2». По сравнению с покрышкой предыдущего поколения увеличена площадь контакта, что позволяет равномернее распределить давление на поверхность. Таким образом, между ламелями в рисунке протектора сохраняется необходимый зазор, и это помогает быстрее отводить снежно-водяную кашу. У плечевых блоков новая форма. Теперь они быстрее цепляются за снег, уменьшая тормозной путь.



ЛИЦОМ К УСПЕХУ



видео 3 D см. с. 32

Вычисляем градус «Субару-WRX» | **Производство** Япония | **В России** с июня 2014 года | **От** 1 599 900 рублей | **Автор** Михаил Кулешов

На ближайшие несколько лет компания «Субару» может забыть про мировой кризис и застой на рынке новых автомобилей, ведь нынешнее поколение WRX поднимет ее продажи на новый уровень. Я убежден в этом на все сто.

Новая машина не быстрее прежней: разгон до сотни занимает те же шесть секунд. И дешевле она не стала – версия с механикой и тряпичным салоном обойдется минимум в 1,6 миллиона.

Но… Достаточно обойти автомобиль, всмотреться в трапецию радиаторной решетки и ощутить на себе твердый взгляд узких фар, как все станет ясно. Анфас новинка до боли напоминает первую «Импрезу WRX» 1992 модельного года, и львиная доля клиентов приобретет ее только за это сходство! Одним лишь экстерьером новое поколение пронзает сердца фанатов марки – тех, для кого GC8, «555» и Колин Макрей не просто набор символов, звуков и букв.

БОЛЬШЕ ЖЕСТИ

В моих руках побывали все до единого поколения WRX, а с машиной в прежнем кузове мы по сей день общаемся регулярно. Вот почему, оказавшись за рулем виновницы торжества, я могу с уверенностью утверждать: шасси стало ощутимо собраннее и значительно жестче.

– Мы сознательно выбрали этот путь, – объясняет мне руководитель проекта WRX Масуо Такацу, прибывший прямиком из Японии в Казань на российскую презентацию машины. – Разработка и доводка гражданских автомобилей «Субару» неразрывно связана с автоспортом. И если прежде мы концентрировались на чемпионате мира



Хочется рассмотреть новинку со всех сторон? Проще простого! Несколько несложных манипуляций – и прекрасно детализированная трехмерная модель «Субару-WRX» появится на экране вашего смартфона. Инструкция – на с. 32.



по ралли, то сейчас делаем акцент на гонке «24 часа «Нюрбургринга». Именно поэтому автомобиль нового поколения имеет более выраженный «асфальтовый» уклон.

Такацу-сан не лукавит. Управляемость на ровных и твердых покрытиях – на уровне мыслеформ. Первая же «клеверная» развязка заставляет воскликнуть: «Вау!» Новый WRX удивительно точно следует за рулем, вгрызаясь в ровный асфальт низкопрофильными шинами. Лишь валики боковой поддержки передних кресел не на все сто справляются со своей работой – остальное «Субару-WRX» делает безупречно.

Подобное поведение – результат скрупулезной инженерной работы. Японцы по крупицам

Subaru WRX

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Длина×ширина×высота, мм	4595×1795×1475
Колесная база, мм	2650
Объем багажника, л	460
Снаряженная масса, кг	1465 (1528)*
Разгон 0–100 км/ч, с	6,0 (6,3)
Максимальная скорость, км/ч	215 (240)
Топливо/запас топлива, л	A95/60
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	9,2 (8,6)

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Оп4, 16 клапанов, 2,0 л; 197 кВт/268 л.с. при 5600 об/мин; 350 Н·м при 2400–5200 об/мин

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; М6, CVT

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/на двойных рычагах; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 235/45R17

**В скобках – данные для версии с вариатором Lineartronic.*

Передняя панель – как на кроссоверах XV и «Форестер». Спортивность подчеркивают карбоновые вставки, металлические накладки на педали да шитый красными нитками руль со скошенным низом.



Красная подсветка не режет глаза и в жизни смотрится симпатичнее, чем на фотографии.



Шестиступенчатую механику на WRX ставят впервые. В сравнении с прежним поколением ходы рычага стали на 12% короче.



Дополнительные приборы показывают давление наддува и степень открытия дроссельной заслонки.

собирали информацию и совершенствовали каждый узел, поднимая управляемость до небывалых прежде высот. Передаточное отношение рулевой рейки подопечные Такацу-сана уменьшили с 15:1 до 14,5:1, жесткость опор ее крепления увеличили на фантастические 200%. Пружины в передней подвеске сделали на 39% жестче и установили поперечный стабилизатор большего диаметра. Вдобавок задние опоры рычагов разместили на 10 мм ниже.

Перетряхнули и заднюю многорычажку: жесткость пружин увеличили на 62%, а точки крепления амортизаторов разнесли на дополнительные 10 мм относительно продольной оси автомобиля. Немалый вклад в улучшение управляемости внес усиленный кузов: его жесткость на изгиб выросла на 30%, а на кручение – сразу на 40%!

ВАРИАЦИИ НА ТЕМУ

На гравии и грунтах острая управляемость также не будет лишней, однако принесенная в жертву энергоемкость дает о себе знать. Даже на подготовленном и десятки раз изученном организаторами участке нашлась пара мест, где подвеска сработала до отбоя – мчать «на все деньги» по незнакомым проселкам я бы поостерегся. Хотя при разумном подходе к подобным прострелам уехать мимо поворота не так уж просто: помимо системы стабилизации (полностью отключаемой) с недостаточной поворачиваемостью борется новая система управления вектором тяги (TVS), притормаживающая внутреннее переднее колесо и направляющая крутящий момент на внешнее. Прелесть TVS в том, что электроника не прикусывает тормозные механизмы задней оси и позволяет играючи валить боком.

В общем, по части настройки шасси новый WRX ушел далеко вперед. Жаль, не могу сказать того же про двигатель. В отличие от представленной недавно обжигающей версии WRX STI (ЗР, 2014, № 6), в случае с WRX японцы пошли по пути даунсайзинга. Место 2,5-литрового 265-сильного двигателя прежнего поколения занял 2-литровый наддувный мотор FA20 от «Форестера XT».





Кресла хороши, но более развитая боковая поддержка не помешала бы.



По меркам класса мéста на заднем диване предостаточно.

Конечно, перед инсталляцией в WRX его оснастили новыми распределительными валами и усиленными пружинами клапанов, подняв мощность с 241 до 268 л.с. Предельный крутящий момент не изменился (350 Н·м). И все же своей разгонной динамикой новый WRX не превосходит машину предыдущего поколения. Единственный неоспоримый плюс в том, что новый мотор запросто сжигает в своих четырех оппозитных цилиндрах 95-й бензин, не требуя трат на 98-й.

Прежний WRX был едва ли не единственным автомобилем на российском рынке, «автоматическая» модификация которого стоила меньше «механической». В новом поколении ситуация изменилась: место пятиступенчатой гидромеханики занял вариатор Lineartronic – и вариаторный WRX на 50 000 рублей дороже машины «на ручке». Кстати, механика тоже новая: шестиступенчатая, с укороченными на 12% ходами рычага и блокирующими кольцами синхронизаторов первой и второй передач.

***

Я убежден, что машины подобного толка раскрывают свой потенциал исключительно в связке с механикой. И сравнение двух версий лишний раз укрепило меня в этой мысли. WRX «на палке» – злобный и быстрый провокатор, подбивающий включить пониженную передачу и выкрутить в отсечку 2-литровый мотор. Он уступает сумасшедшей версии WRX STI восемь десятых в разгоне до сотни, но сопоставим с ней эмоционально.

Машина с вариатором проигрывает механической лишь 0,3 секунды, однако ощущения совсем другие: по части эмоций между двумя этими версиями целая пропасть. Хотя сам вариатор чудо как хорош. В общем, даже такой WRX – отнюдь не проза: это быстрый, настроенческий автомобиль для повседневной езды. Но по накалу страстей ему очень далеко до флагманской «сти́хи». ЗР





ИСТОРИЯ



Дебют «Субару-Импреза WRX» состоялся осенью 1992 года.



Второе поколение появилось в 2001 году и, пережив два фейслифтинга, ушло на покой лишь весной 2007-го.

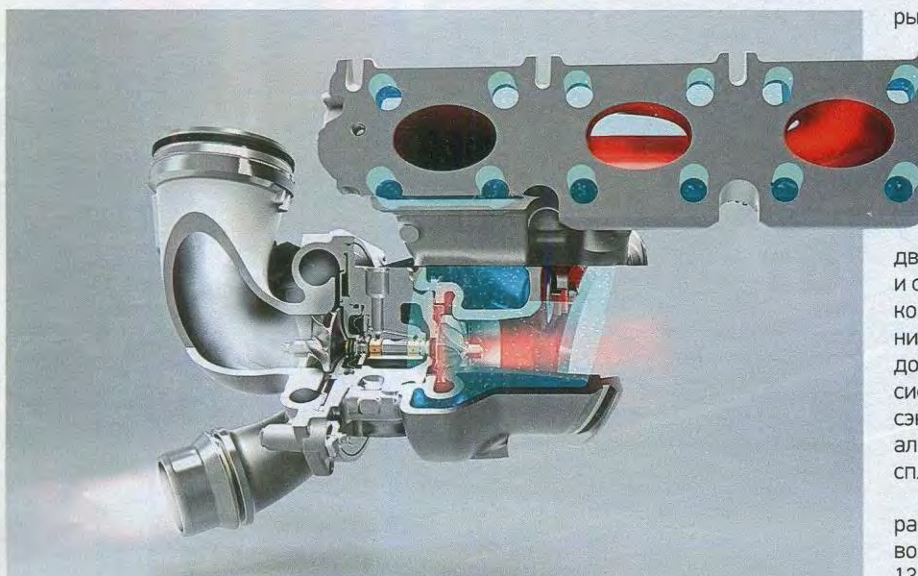


Третья генерация продержалась на конвейере семь лет: с 2007 года по 2014-й.

Материалы рубрики подготовили Максим Сачков, Кирилл Милешкин

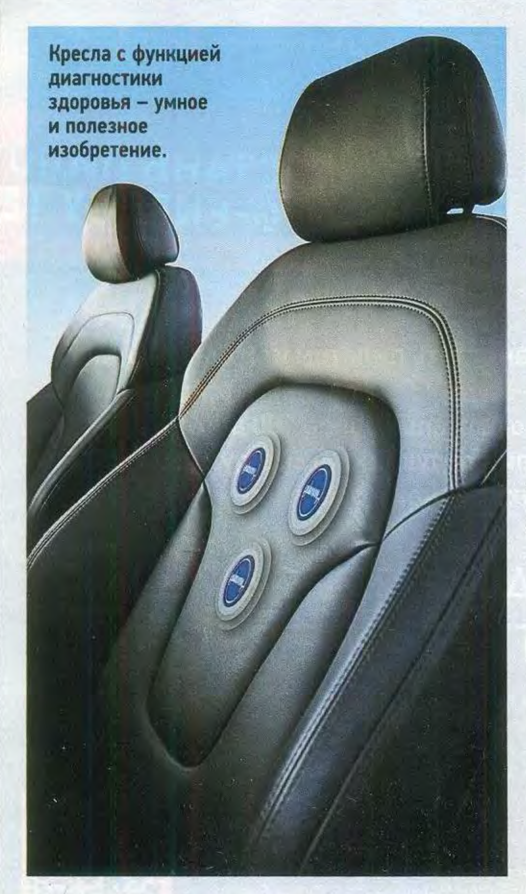
В РУБАШКЕ ИЗ АЛЮМИНИЯ

Атмосферники постепенно вытесняются турбодвигателями. Одна из новинок, предложенная фирмой «Континенталь», – турбокомпрессор с корпусом из алюминия. Крылатый металл впервые применили в таком качестве. Чтобы снизить термонагрузку, в корпусе сделали каналы, по которым циркулирует охлаждающая жидкость. И если стальной турбокомпрессор при высоких оборотах двигателя разогревается до 1000 °С, то температура на корпусе алюминиевого не поднимается выше 120 °С. Нет нужды термоизолировать соседние узлы и детали. Более того, не перегревается нейтрализатор, который от высоких температур быстро стареет.

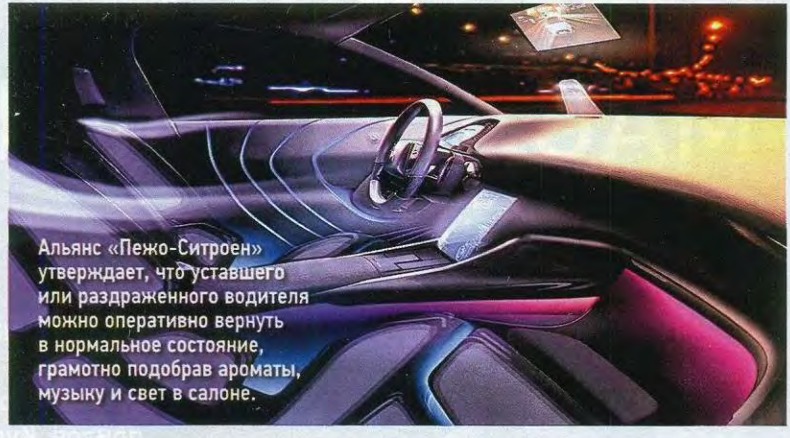


Преимуществ у алюминия перед термостойкими стальными сплавами несколько. Во-первых, он легче, а сбрасывать лишние килограммы сейчас так же модно, как и кубики с рабочего объема двигателя, – всё ради экономии топлива и снижения выбросов CO_2. Стальной компрессор весит около 4,4 кг, алюминиевый – лишь 2,7 кг. Правда, полкило добавит дополнительное ответвление системы охлаждения. Но все равно сэкономили 1,2 кг – неплохо! Во-вторых, алюминий дешевле, чем термостойкие сплавы.

Серийную премьеру данная разработка уже сыграла – она загоняет воздух в три цилиндра 1,5-литрового 136-сильного мотора «Мини».



Кресла с функцией диагностики здоровья – умное и полезное изобретение.



Альянс «Пежо-Ситроен» утверждает, что уставшего или раздраженного водителя можно оперативно вернуть в нормальное состояние, грамотно подобрав ароматы, музыку и свет в салоне.

СЕРДЕЧНОЕ ОТНОШЕНИЕ

Точный и надежный метод слежения за физическим состоянием водителя разработали в британском Ноттингем-Трент-университете. В спинку сиденья встроили медицинские датчики, снимающие электрокардиограмму. (Одежда им не мешает.) Получив данные о частоте пульса, характере сердечной деятельности и глубине дыхания, компьютер делает вывод о состоянии водителя. В случае, если оно выходит за рамки физиологической нормы, электроника начнет действовать самостоятельно. Сначала она попытается привлечь внимание человека звуковым и световым предупреждением. Если тот не отреагирует, в работу вступят активный круиз-контроль, системы удержания автомобиля в полосе движения и автоматического торможения.





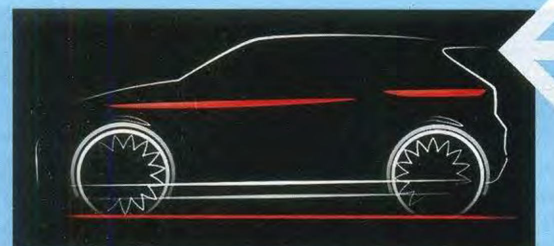
ДОЛОЙ ЧАСТНИКОВ!

Свой вариант общественного транспорта будущего строят в Израиле. По сети, проложенной на высоте 6 м, будут курсировать беспилотные двухместные кабины на магнитной подушке.

В Хельсинки готовят революцию общественного транспорта: любое средство передвижения можно будет заказать фактически под себя через мобильное приложение на смартфоне. Достаточно указать пункты отправления и назначения и сообщить о своих предпочтениях в построении маршрута. Автоматизированная система объединит возможности всех перевозчиков – от обычных автобусов до паромов и запланированных на будущее беспилотных такси. Оплатить поездку можно заранее через ту же программу на своем гаджете.

Сейчас в Хельсинки уже работает пилотный проект – «Микроавтобусы по требованию». Индивидуальные запросы формируются в единый оптимальный маршрут. Такая поездка обойдется дороже, чем на своем автомобиле, но дешевле, чем на такси. Разработчики сервиса уверены: он может стать заменой личному транспорту. Формирование инновационной сети в городе планируют закончить к 2025 году.

1000-сильный «Мак-Ларен Р1» в трековом исполнении GTR продадут только уже состоявшимся владельцам обычных Р1. В цену машины (более 3,3 млн долларов) входит участие в нескольких международных гонках и консультации членов команды Формулы-1.



2 года остается до дебюта нового поколения «Сеата-Ибица». Модель выйдет сразу после того, как испанцы запустят в серию первый в своей истории полноценный кроссовер.



надо было пропустить

НЕЗДОРОВАЯ СТАБИЛЬНОСТЬ

С января по июнь 2014 года в России произошло 83 773 ДТП. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года сокращение составило всего лишь 0,7%. Число погибших (10 835 человек) выросло на 2,8%, пострадавших (106 088 человек) стало меньше на 1,7%. В 12 регионах рост смертности составил 25% и более. Аналогичные темпы снижения показали только Астраханская область и Камчатский край. В последнем, впрочем, всего 17 погибших, так что в абсолютных величинах достижение невелико.

По числу аварий лидируют Москва и Санкт-Петербург с прилегающими к ним областями. Любопытно, что дороги Подмосковья оказались намного опаснее столичных. В 3828 ДТП здесь погибло 685 человек, тогда как в мегаполисе зафиксировано 382 смерти в 5223 дорожных инцидентах.

Выводы неутешительные: отдачи от многомиллиардных вливаний в программу безопасности на дорогах, как и в прежние годы, не видно. Наверное, надо еще штрафы поднять.

В ОКРУЖЕНИИ КРАСНЫХ



Светофоры на более чем 600 крупных перекрестках столицы заработали по-новому. Перед тем как загорится разрешающий зеленый сигнал, в течение трех секунд горит красный свет во всех направлениях. Промежуточный режим «кругом красный» позволяет завершить маневр выехавшим на перекресток водителям и снижает риск столкновения с теми, кто проезжает пересечение на высокой скорости на «краснеющий желтый». Дополнительный цикл несильно влияет на пропускную способность, тогда как его вклад в безопасность очевиден.

ГИБЛОЕ МЕСТО

По статистике ГИБДД, самой опасной столичной магистралью остается МКАД. В 2013 году здесь зафиксировано 760 ДТП с пострадавшими: 864 раненых, 96 погибших. Не спасают ни высокий отбойник между потоками встречных направлений, ни многокилометровые пробки с минимальной скоростью движения на протяжении большей части дня. Следом за МКАД идет Третье транспортное кольцо: 20 погибших и 193 раненых в 173 авариях. Третью позицию в невеселой статистике по количеству смертей (17) удерживает Рублевское шоссе. При этом его длина всего 8,3 км – против 36-километрового ТТК.

САМЫЕ АВАРИЙНЫЕ ДОРОГИ МОСКВЫ

Магистраль (протяженность, км)	Количество ДТП в 2013 году	Число погибших	Число раненых
МКАД (109)	760	96	864
ТТК (36)	173	20	193
Варшавское шоссе (19,4)	196	16	229
Садовое кольцо (15,6)	129	12	151
Дмитровское шоссе (15,5)	134	11	156
Ленинградское шоссе (15,2)	89	15	118
Ленинский проспект (14)	131	14	152
Шоссе Энтузиастов (13,2)	115	8	133
Звенигородское шоссе (11,3)	67	8	181
Волгоградский проспект (10,5)	137	4	79
Каширское шоссе (9,3)	100	7	118
Профсоюзная улица (8,9)	122	11	131
Проспект Мира (8,8)	37	2	42
Рублевское шоссе (8,3)	91	17	134
Кутузовский проспект (7,6)	84	11	112
Волоколамское шоссе (7,3)	76	6	86
Рязанский проспект (6,7)	56	4	63
Мичуринский проспект (6)	63	7	91
Щелковское шоссе (5,9)	55	8	56
Ярославское шоссе (5)	27	3	27
Липецкая улица (4,3)	15	1	22
Можайское шоссе (4,1)	20	1	23
Нижегородская улица (3,5)	19	0	20

75 000 машин в год – и не больше! – планирует выпускать «Мазерати» для сохранения имиджа эксклюзивной марки. Любопытное заявление на фоне того, что эта цифра стоит в планах компании аж на 2018 год, а в 2013-м было произведено меньше 16 тысяч автомобилей.



12 экземпляров трековой версии купе M235i выпустит концерн БМВ. Машину отличает внешний и внутренний декор. В обод рулевого колеса встроены индикация тахометра и дисплей с временем круга и подсказками о смене передач.

НЕ КАЖДОМУ ДАНО

В свете утверждения новых программ обучения в автошколах ГИБДД решила обновить свои требования к экзаменаторам. Они должны быть не младше 25 лет, иметь высшее образование, документ, удостоверяющий прохождение подготовки по дополнительным профессиональным программам (каким именно – не уточняется), водительское удостоверение на право управления транспортными средствами тех категорий и подкатегорий, экзамен по которым они принимают, а также не менее пяти лет водительского стажа по любой из категорий. О том, как обучают в автошколах за рубежом и что можно перенять у европейцев, мы рассказываем в рубрике «Плюс».



55 млн евро составили потери компании «Рено» от деятельности АВТОВАЗа за шесть месяцев 2014 года. Это в 5,5 раза больше, чем за аналогичный период прошлого года.



1365 седанов «Лексус-GS» 2012 г.в. отзывают в России из-за неисправности датчика перемещения педали тормоза. Дефект может привести к внезапному замедлению машины. Дилеры бесплатно заменят механизм педали в сборе.

ДВОЕ НЕЛИШНИХ

В Вольфсбурге дали добро на выпуск семиместного вседорожника. Прототип немцы показали еще в январе 2013 года. На пути к конвейеру «Фольксваген-Кроссблю» (на фото) наверняка сменит имя, а вот внешность и интерьер выглядят абсолютно серийными. Приоритетным рынком станет Америка, там же в 2016 году наладят производство. Размерами новичок превзойдет «Туарег», но будет скромнее по гамме двигателей и широте комплектаций, а значит, имеет шансы оказаться дешевле. В России такое сочетание оценят.



И СНОВА В БОЙ

Стартовал европейский конкурс «Автомобиль года – 2015». Организаторы объявили список из 33 претендентов. В декабре их останется всего семь, а победитель по традиции станет известен в канун открытия Женевского международного автосалона – в марте 2015 года. К участию допущены модели, выходящие до конца года на рынки как минимум пяти стран Старого Света с плановым объемом продаж не меньше 5000 машин.

СПИСОК ПРЕТЕНДЕНТОВ

- «Ауди-ТТ Купе»
- БМВ-i8
- БМВ-Х4
- БМВ 2-й серии «Купе»
- БМВ 2-й серии «Эктив Турер»
- «Джип-Ренегат»
- «Инфинити-Q50»
- «Киа-Соул»
- «Лексус-NX»
- «Лексус-RC»
- «Мерседес-Бенц» С-класса
- «Мерседес-Бенц GLA»
- «Мерседес-Бенц Купе» S-класса
- «Ниссан-Кашкай»
- «Ниссан-Пульсар»
- «Ниссан Х-Трейл»
- «Опель-Корса»
- «Пежо-108»
- «Порше-Макан»
- «Рено-Твинго»
- «Ситроен-С1»
- «Ситроен-С4 Кактус»
- «Смарт-ФоТу»
- «Смарт-ФоФо»
- «Субару-WRX STI»
- «Сузуки-Селерио»
- «Тойота-Айго»
- «Фиат-500Х»
- «Фольксваген-Пассат»
- «Форд-Мондео»
- «Форд-Экоспорт»
- «Хёндэ-i20»
- «Шкода-Фабия»

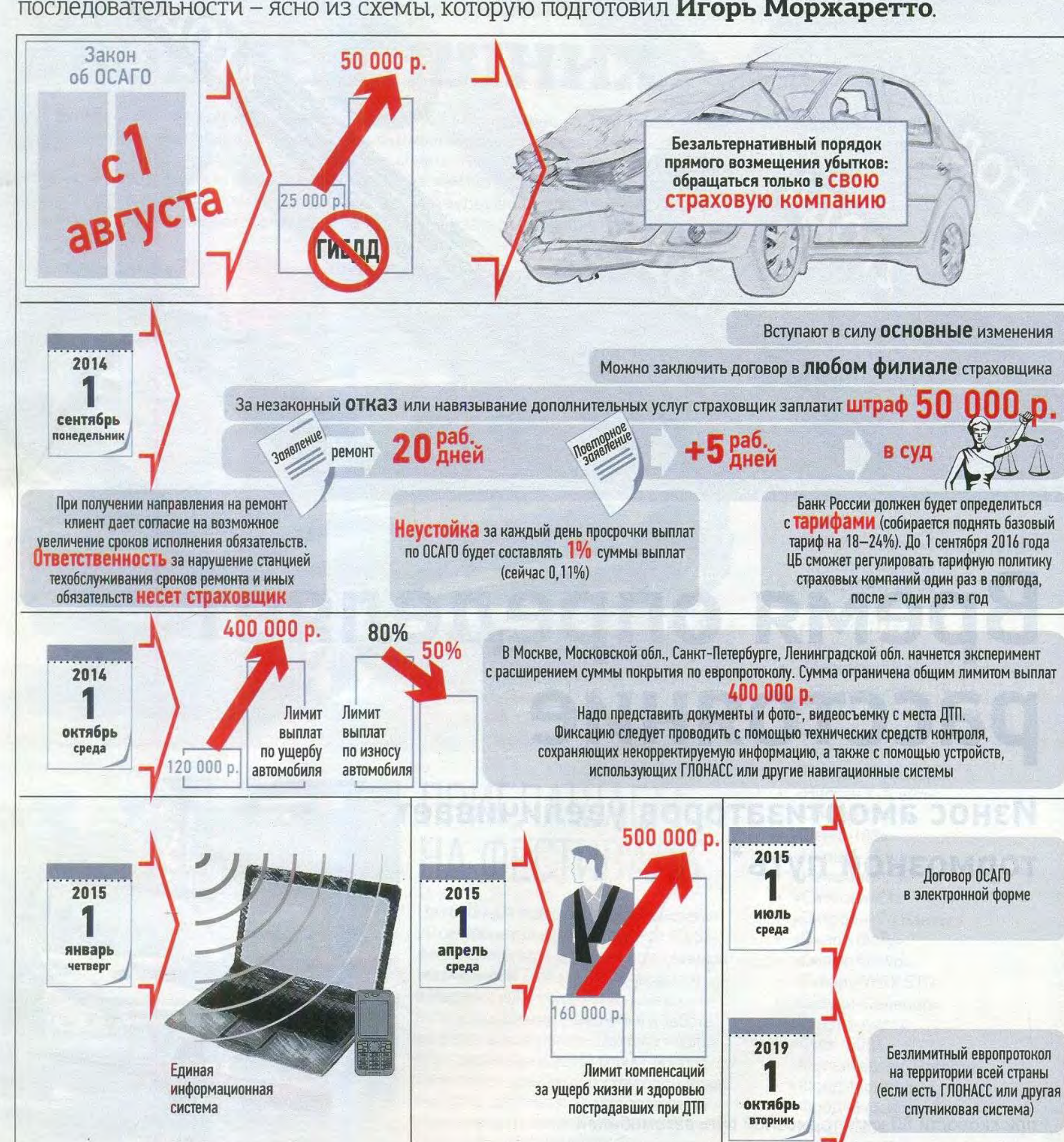


ПРИГЛАШАЕМ НА ФЕСТИВАЛЬ

На гоночной трассе «Москоу Рейсвей» 20 сентября пройдет очередной «Субафест». Слеты владельцев и поклонников автомобилей этой марки проводятся в России с 2009 года. Тема нынешнего мероприятия – экология и забота об окружающей среде. Поэтому наряду с традиционными конкурсами, концертами и тест-драйвами гостям предложат посадить деревья и научат правильно утилизировать батарейки и аккумуляторы. Программа фестиваля опубликована на официальном сайте **subaru.ru**

ОБНОВИЛИ

Свершилось то, о чем больше 10 лет говорили автомобилисты, страховщики и юристы: в Закон об ОСАГО внесены серьезные изменения. Говорят, они улучшат нам жизнь. Новые положения вступят в силу не сразу, а в течение нескольких лет. Какие и в какой последовательности – ясно из схемы, которую подготовил **Игорь Моржаретто**.





116 ШИПОВАННЫЕ 14-ДЮЙМОВЫЕ ШИНЫ: 10 КОМПЛЕКТОВ

120 «СИТРОЕН-С4 СЕДАН», «НИССАН-АЛМЕРА» И «ШЕВРОЛЕ-КОБАЛЬТ»

128 «НИССАН-ТЕРРАНО» И «УАЗ-ПАТРИОТ»: ПОСЛЕСЛОВИЕ К МАРАФОНУ «60 ЧАСОВ «ЗА РУЛЕМ»

130 ЭКСПЕРТИЗА УНИВЕРСАЛЬНЫХ ЖИДКОСТЕЙ ATF



140 «КИА-СИД GT» И «ФОЛЬКСВАГЕН-ГОЛЬФ GTI»

150 ВЫБИРАЕМ ЭФФЕКТИВНУЮ «АНТИШУМКУ»

154 «СИТРОЕН-ГРАНД С4 ПИКАССО»

160 ПОДБИРАЕМ ТОРМОЗА ДЛЯ «КАЛИНЫ»



Дополненная реальность: 96, 140, 161

ЗАГАДКА ЭЙНШТЕЙНА

Искусство быть другим | **Участники** Chevrolet Aveo, Citroen C-Elysee, Volkswagen Polo Sedan, Hyundai Solaris, Skoda Rapid | **Автор** Михаил Кулешов | **Фото** Георгий Садков



Одни приписывают авторство этой загадки Альберту Эйнштейну. Другие – Льюису Кэрроллу. А может, ее загадал кто-то еще. Не важно. Главное – вспомнить условие, и вы поймете, о чем я.

На улице стоят пять разноцветных домов. Англичанин живет в красном. В том, что по центру, пьют молоко. Испанец разводит собак. Японец курит «Парламент». Его сосед держит лошадь. Вопрос: кто держит зебру? И в каком доме любят вино?

Сегодня речь про автомобили, и вот моя загадка.

Интерьерщики «француза» живут вчерашним днем. Тот, что по центру, намерен пить кровь конкурентов. Богато оснащенный «кореец» разводит огонь в наших сердцах. Глядя на футуристический салон «американца», соперники нервно курят в сторонке. Его немолодой сосед держит в напряжении добрую половину рыночного сегмента.

Вопрос: кто победит?

CHEVROLET AVEO

Автомобиль нынешнего поколения продается с 2011 года без существенных изменений. Зимой 2013-го сборку наладили в Нижнем Новгороде, на производственных мощностях «Группы ГАЗ».

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 1,6 л (115 л.с.)

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механика, 6-ступенчатый автомат

КОМПЛЕКТАЦИИ: LT, LTZ

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 549 000–599 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,6 л, 115 л.с., 6-ступенчатый автомат, LTZ, 644 000 руб.

VW POLO SEDAN

Седан на платформе хэтчбека «Поло» пятого поколения спроектирован для стран третьего мира. Летом 2010 года сборка машины стартовала на заводе «Фольксваген» под Калугой. В конце 2013-го обновили списки оборудования и комплектаций.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,6 л (85 или 105 л.с.)

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механика, 6-ступенчатый автомат

КОМПЛЕКТАЦИИ: Conceptline, Trendline, Comfortline, Style, Highline

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 469 900–639 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,6 л, 105 л.с., 6-ступенчатый автомат, Comfortline, 672 840 руб.

CITROEN C-ELYSEE

Показан общественности осенью 2012 года. Российские продажи стартовали в марте 2013-го. Имеет близнеца – «Пежо-301», также представленного на российском рынке. Выпускается в Испании.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,2–1,6 л (72–115 л.с.)

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механика, 5-ступенчатый робот, 4-ступенчатый автомат

КОМПЛЕКТАЦИИ: Dynamique, Tendance, Exclusive

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 489 900–696 900 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,6 л, 115 л.с., 5-ступенчатая механика, Tendance, 656 900 руб.



фото см. с. 32

SKODA RAPID

Серийный вариант лифтбека представили в сентябре 2012 года на автосалоне в Париже, однако российские продажи стартовали лишь в текущем году. Собирается на заводе «Фольксваген» под Калугой.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,2–1,6 л (72–122 л.с.)

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механика, 7-ступенчатый робот DSG, 6-ступенчатый автомат

КОМПЛЕКТАЦИИ: Active, Ambition, Elegance

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 479 000–724 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,4 л, 122 л.с., 7-ступенчатый робот DSG, Elegance, 812 000 руб.

HYUNDAI SOLARIS

Модель появилась в России под занавес 2010 года. В июне 2014-го представили обновленный вариант, получивший иное оформление передней части, новые элементы интерьера и современные коробки передач. Выпуск налажен на заводе «Хёндэ Мотор Мануфактуринг Рус» под Санкт-Петербургом.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,4 и 1,6 л (107–123 л.с.)

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5- или 6-ступенчатая механика, 4- или 6-ступенчатый автомат

КОМПЛЕКТАЦИИ: Active, Comfort, Elegance

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 473 900–639 900 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,6 л, 123 л.с., 6-ступенчатый автомат, Elegance, 747 900 руб.

АМЕРИКАНСКАЯ МЕЧТА

Да, называть «Авео» «американцем» можно лишь условно. Помимо имени и геральдического креста на решетке, с наследием фирмы Луи Шевроле его почти ничто не связывает. Тем не менее седан родом из корейского отделения концерна «Дженерал моторс» у нас горячо любим. Потому что «Шевроле», хотя и не настоящий.

Любовь? Холодный расчет! (Прошу прощения, если задел чьи-то чувства.) Ведь «Авео» – даже в максимальной комплектации LTZ и с современным шестиступенчатым автоматом – самый доступный автомобиль в нашем квинтете.

За 644 000 рублей нам предлагают современный седан с шестью подушками безопасности, продвинутой мультимедийной системой MyLink,

Смотрите на iPad: панорамы салонов

Футуристический интерьер «Авео» – на любителя. Впрочем, с эргономикой всё в порядке. Материалы и качество сборки вполне приличные.



Приборы «Авео» – редкий случай, когда вычурность не мешает восприятию.



Только в «Шевроле» два бардачка. В верхнем размещены разъемы USB и AUX.

круиз-контролем и кожаным мультирулем. Легкосплавные 16-дюймовые колеса – как бонус. Плохо ли? Не каждый автомобиль классом выше способен предложить похожий набор.

Объективных причин для недовольства интерьером, считай, нет. Разве что простора на заднем диване несколько меньше, чем у соперников, да спинка водительского кресла слегка давит на поясницу. Причем замечаешь это лишь в том случае, если пересаживаешься в «Шевроле» из эталонной «Шкоды». И пусть замысловатая передняя панель не всем придется по вкусу, а электронный спидометр в обрамлении контрольных ламп ретрограды сочтут неуместным, общая эргономическая картина симпатична и абсолютно завершена.

И едет «Авео» неплохо! Безальтернативный 1,6-литровый атмосферник честно отрабатывает свои 115 сил, гидромеханика не тупит. И лишь на высоких оборотах этот дуэт наполняет салон громким и нудным воем, разбавленным не менее противным «пескоструем» бьющих по колесным аркам камней и песка.

Шасси «Шевроле» негатива также не вызывает. У «Авео» конкурентоспособная плавность хода, надежная управляемость и самый короткий тормозной путь. Идеал? Нет, конечно. Потому что



Сиденье «Шевроле» не самое удобное в тесте. Выпуклый профиль спинки понравится не всем.

Из всей пятерки только в «С-Элизе» ремень безопасности не регулируется по высоте.

Карманы в передних дверях огромны.

Избирательность рычага неплохая, а вот его ходы великоваты. Кнопкам стеклоподъемников здесь не место.

На первый взгляд, интерьер «С-Элизе» смотрится привлекательно, но на деле оказывается памятником экономии на материалах и сборником эргономических неудач.



Профиль спинки ситроеновского кресла еще более выталкивающий, чем в «Шевроле». По части удобства посадки французам есть над чем поработать.



Впервые попав в «Ситроен», искать ручку регулировки зеркал будете долго.

по крупным асфальтовым стыкам «Авео» идет жестко, приходящими на руль тычками выказывая водителю свое недовольство. А еще на неровностях приходится корректировать курс.

Парадокс, но проигравший по баллам «Шевроле» лишен существенных недостатков. К счастью для нас, потребителей, чтобы стать лучшим среди равных, нынче уже недостаточно быть просто неплохим парнем.

НА ЛИЦО ПРЕКРАСНЫЕ – НЕДОБРЫЕ ВНУТРИ

Серебристый «С-Элизе» соседствовал на парковке рядом с «Пассатом». Они стояли так, что из моего окна виднелись лишь фрагменты двух мордашек.



Просто и функционально. Добавить нечего.

И я поймал себя на мысли, что с этого ракурса вдвое более дешевый «француз» смотрится дороже и солиднее «немца»!

«Ситроен С-Элизе» словно понимает: не бывает второго шанса, чтобы произвести первое впечатление. Вот и старается доказать свое превосходство и состоятельность с наскока. Нахально и даже надменно осматривает тебя красивыми фарами. Завлекает интересным интерьером с глянцем на передней панели и манит залихватски скошенным в нижней части рулем. А когда глянешь на задние места… Если в душе ты хоть немного прагматик, все остальные аспекты потеряют смысл: королевский запас пространства!

К эргономике «Поло» вопросов нет. Не понравился лишь архаичный блок управления кондиционером да купированный водительский пульт управления стеклоподъемниками.



Инструментарий достаточно прост. Длинные красные стрелки несколько оживляют картину.

В вопросах поверхностной самопрезентации у «Ситроена» есть чему поучиться. Но копнешь глубже – и автомобиль сдувается, словно подбитый хитруковским Пятачком воздушный шар. Презентабельность во внешности растает как туман, если обойдешь машину вокруг и вглядишься в грузные бока. А интерьер на поверку оказался настолько простеньким и провальным в мелочах, что сделалось грустно.

Я не про кнопки стеклоподъемников на центральной консоли – к ним можно привыкнуть. Не про дешевый пластик панели или копеечную ткань обивки потолка. При цене хорошо оснащенной машины в 656 900 рублей можно простить эти мелочи. Но вот закрыть глаза на закрепленные намертво верхние точки крепления ремней безопасности и не регулируемую по вылету рулевую колонку… Pardon moi! Да и смириться с отсутствием полноценных подголовников на заднем диване я не смогу.

Зато подвеска – фантастическая! Подобной плавности хода я не припомню со времен… даже не знаю чего. И благодарно кланяюсь инженерам, научившим эти непробиваемые конструкции дарить водителю настоящий драйв.

Крены – в рамках приличного. Паразитные вибрации? Забудьте! Усилие на руле породистое и приятно нарастающее с ростом скорости. А ведь при взгляде на «С-Элизе» вас едва ли может посетить мысль, что эта тушка с оплывшими боками склонна к активной езде и способна пробить на эмоции.

Такому шасси не повредил бы двигатель пободрее. Хотя и 115 сил в связке с пятиступенчатой механикой (увы, достать версию с четырехступенчатым автоматом не удалось) способны неплохо распоряжаться возможностями «тележки». И я верю, что однажды французы научатся делать по-немецки четкие механизмы переключения передач



Удачный профиль, оптимальная жесткость набивки. Не будь в тесте «Шкоды», мы признали бы это кресло эталонным.

Только в «Хёндэ» мотор заводится кнопкой.

Очень приятный интерьер – и визуально, и по качеству материалов. Селектор шестиступенчатого автомата отныне ходит по прямому пазу.



На мой взгляд, кресло «Хёндэ» практически идентично сиденью «Фольксвагена». Рослым же испытателям в «Солярисе» показалось немного удобнее.



Дисплей камеры заднего вида встроен в салонное зеркало.



Пожалуй, наиболее симпатичные (хоть и абсолютно не экстравагантные) приборы.

(внушительный ход рычага коробки по-прежнему удручает) и настраивать тормоза так, чтобы уложиться-таки в заветные 40 метров с сотни.

СРЕДНИЙ АРИФМЕТИЧЕСКИЙ

В одном из недавних тестов я рассуждал о стереотипах и призывал избавляться от предрассудков при оценке автомобилей (ЗР, 2014, № 6). Я поборник этой философии, а значит, бюджетный «Фольксваген» для меня вовсе не синоним слова «скука». Даже если он выкрашен в неброский темно-синий цвет, а жесткий пластик салона лишен оживляющих вставок.

Лучшее – враг хорошего. Зачем менять облик, если за четыре года покупатели еще не остыли к машине? К чему переделывать интерьер, если эргономике до сих пор позавидуют многие более современные модели? Расположение органов управления оптимально, все доступные клавиши и кнопки – под рукой. Увы, недоступные тоже имеются. И в нашей далеко не бедной комплектации «Комфортлайн» на водительской двери живут лишь две клавиши управления стеклоподъемниками. Чтобы с места водителя опустить задние окна, нужно тянуться к клавишам на задних дверях. Прежде такой прикол я видел лишь на «Патриоте», и даже там это решение выглядело странным. А для «Фольксвагена» это ложка дегтя, причем столовая.

Тачскрин «Шкоды» порадовал быстрыми откликами на касания, однако к управлению функционалом при помощи трех крутилок нужно привыкнуть.

Перчаточный ящик «Шкоды» не только с подсветкой, но и с охлаждением.

«Рапид» – словно «Октавия» в миниатюре. К качеству исполнения не придраться, а богатая комплектация придает «Шкоде» нехарактерную для машин этого класса солидность. Хотя на меня дизайн передней панели навевает скуку.



Белые шкалы, белые стрелки и белые цифры на экране бортового компьютера. Тем не менее красиво. И информативно.



Уважение к потребителю проявляется и в таких мелочах, как контейнеры для мусора в дверных карманах.

Задний ряд хорош – в первую очередь благодаря отменному профилю подушки и спинки. «Фольксваген» немногим просторнее «Шевроле» и заметно теснее «Ситроена». Но важна не только кубатура. Например, в отличие от «Ситроена», здесь три регулируемых подголовника. А в обшивках задних дверей – углубления под бутылку воды. Немцы не экономят на безопасности, уделяют внимание мелочам – и «Поло» не рождает ощущения совсем уж дешевой вещи.

Старый 105-сильный бензиновый атмосферник – самый слабый двигатель в нашем тесте, однако упрекнуть «Поло» в посредственной динамике я не могу. Да, в броске до сотни и при частичных ускорениях в режиме кик-даун «Фольксваген» не хватает звезд с неба, однако в городском потоке ускорения достаточные. Робот DSG переключался бы быстрее, но на «Поло Седан» ставят обычную шестиступенчатую гидромеханическую коробку. Порою она надолго задумывается и периодически заставляет мотор подвисать на верхах. Зато надежность у такой коробки выше, а это для покупателей недорогих машин во сто крат важнее.



Опционное кресло «Рапида» мы единогласно признали самым удобным. Развитая боковая поддержка, удачные жесткость набивки и профиль. Базовое сиденье – попроще.



Подвеска не так бережно, как ситроеновская, но все же надежно уберегает ездоков от чрезмерной тряски. И управляемость неплоха. Можно лишь посетовать, что «Фольксваген» чуть уступает «Ситроену» в уровне обратной связи на руле, а при переборе скорости в повороте проявляет повышенную склонность к заносу.

Восемь баллов по нашей шкале оценок – это «нормально». Девятки и десятки мы ставим, если автомобиль превзошел ожидания, семерки и ниже – если разочаровал. Когда последняя цифра заняла место в таблице и пришло время считать среднее арифметическое, мы обнаружили, что, помимо восьмерок, других оценок у «Фольксвагена» нет.

Можете называть это скукой. Или, если угодно, стабильностью. Но эта таблица описывает автомобиль красноречивее любого текста. И теперь, когда кто-то из коллег попросит придумать синоним слова «нормально», я без раздумий и с улыбкой отвечу: «Поло Седан».

Кузов лифтбек – весомый и далеко не единственный плюс «Рапида».

РОДСТВЕННЫЕ СВЯЗИ

Задние подвески «Шкоды» и «Фольксвагена» выглядят одинаково. Рапидовские отличаются лишь пластиковыми аэродинамическими щитками (показаны стрелкой). Но какая разница в поведении на дороге!





ШАГ ЗА ШАГОМ

Лет двадцать назад компанию «Хёндэ» мало кто принимал всерьез. Затем появился весьма удачный «Гетц», бросивший вызов современным европейским одноклассникам, – и пошло-поехало! Герой нашего теста со стилизованной буквой *H* на решетке радиатора не просто популярен, а задает стандарты и диктует рынку свои правила.

В России «Солярис» с 2011 года носит майку лидера (лучше продается только «Гранта»). И едва ли он сбросит обороты в этом году: за первые шесть месяцев продано 55,5 тысячи машин, а недавно автомобиль обновился (ЗР, 2014, № 8).

В наших руках – «Солярис» в самом дорогом исполнении «Элеганс» и со всеми возможными опционными пакетами. В какой еще машине этого класса можно найти обогрев ветрового стекла и руля, интегрированную в салонное зеркало камеру заднего вида, климат-контроль и мультимедийную систему с поддержкой «блютуса»?

Под капотом – известный по дореформенной машине 1,6-литровый двигатель (пускается кнопкой) с отдачей в 123 силы; после рестайлинга ему аккомпанирует шестиступенчатый автомат (прежде было лишь четыре ступени). Цена машины – 747 900 рублей. Сто́ит такой «Солярис» своих денег?

Связка двигатель – автомат не дает усомниться: да! Коробка передач «Хёндэ» самая шустрая среди коробок уже упомянутых автомобилей. И мотор помощнее. Совместными усилиями эта парочка обеспечивает отменную динамику. Что касается акустического комфорта, «Солярис» раздражает меньше прочих. Даже если стрелка тахометра пропишется в красной зоне, уши не завянут от моторных шумов. Катишь себе в тишине, наслаждаешься качественной работой климат-контроля… И задние пассажиры жаловаться не должны – мéста примерно как в седане «Поло». Вниманием к мелочам машина тоже не обделена: подголовники, отсеки под бутылки…

Чего еще желать? Шасси могло быть несколько собраннее, поведение на волнах – стабильнее. «Солярис» приходится временами корректировать рулем, чтобы не уходил с траектории, – в этом он схож с «Шевроле». Однако того невроза, за который ругали ранние «солярисы», нет и в помине. А обратная связь на руле и вовсе хороша: по чистоте и прозрачности лучше, чем у «Авео» и «Поло». Берет за живое и гарантия: пять лет или 150 000 км. Теперь понимаете, почему «Солярис» удерживает лидирующие позиции из года в год?

i РУКИ-КРЮКИ

Вадим Крючков

Видать, не хватает моим рукам дополнительных шарниров, а голове – быстроты мысли и пространственного воображения. В каждом автомобиле, независимо от цены и статуса, нашлись особенности, которые вогнали в ступор или вызвали недоумение.

«Шевроле-Авео». Вот эта мелкая кнопочка **[1]** управляет ручным режимом переключения автоматической коробки. Пользоваться ею крайне неудобно и непривычно. В напряженной ситуации мозг решительно отказывается давать команду большому пальцу, а мышечная память пытается навязать совершенно другое. Может, не стоило изобретать велосипед?

«Ситроен С-Элизе». Блок с кнопками управления аудиоцентром формой не отличается от ключа зажигания и расположен рядом с ним **[2]**. Попытки заглушить двигатель регулярно заканчиваются добавлением громкости. Поначалу прикольно, потом раздражает. И конечно, не вызывает ликования нетрадиционное расположение рычага открывания капота. Почему именно здесь, под рулем, а не как у всех?

«Шкода-Рапид». Шикарная штука – подлокотник. Ровно до тех пор, пока не потребуется задействовать ручник. **[3]** Поднять и опустить рычаг – проблема. А еще сюда умудрились воткнуть розетку прикуривателя **[4]**. Если из нее торчит штекер дополнительного оборудования, жалеешь, что рука уступает в гибкости щупальцам осьминога.

«Фольксваген-Поло Седан». На водительском подлокотнике две клавиши управления стеклоподъемниками **[5]**. Значит, сзади «весла»? Отнюдь нет: задние боковые стекла тоже оснащены электроприводами. Обычно водителю доверяют командовать всеми, а здесь его права ущемлены. И снова розетка прикуривателя! Она расположена в глубокой нише вертикально – попробуйте очистить ее от мусора.

«Хёндэ-Солярис». Спинка заднего сиденья складывается, причем ее широкая часть расположена за водителем (в большинстве автомобилей – наоборот). Итог: иногда невозможно пристроить длинномер по схеме «багажник – сложенная спинка – сложенное переднее пассажирское сиденье». Здесь лестница вообще не пролезает в проем **[6]**.















На ровных покрытиях «Шевроле» цепко держится за дугу и быстро реагирует на команды водителя. Активная езда по разбитому асфальту радует меньше: подверженный ударам руль вырывается из рук.



Поведение «Ситроена» в предельных режимах стало одним из главных откровений: надежная управляемость, минимальные крены и хорошая обратная связь.



Даже на больших скоростях «Фольксваген» огорчает пустым рулем. Остается радоваться тому, что при езде по разбитым покрытиям вибрации на штурвал не проходят.



В пределе «Солярис» хорош. Руль в меру тугой и информативный, склонность к заносу отсутствует: при откровенном переборе скорости он, скорее, едет «мордой» наружу.



«Шкода-Рапид» – это восторг! Налитый приятным усилием руль, моментальные отклики на команды водителя, минимальные крены. Главное – оберегать низкопрофильные шины от ям с острыми краями.



ЭКСПРЕСС-РЕМОНТ

Максим Гомянин

В техцентре ЗР мы проверили, насколько просто выполнить элементарный ремонт каждой из пяти машин. Заодно заглянули им под брюхо. Наиболее удобным в обслуживании оказался «Хёндэ-Солярис».



1 Выкручиваем свечи. Сначала разбираемся с шестью винтами и снимаем пластиковую накладку. Затем отсоединяем трубки вентиляции картера (показаны стрелкой).



1 Чтобы заменить свечи, снимаем декоративную накладку, затем отстегиваем замок от модуля катушек зажигания и вынимаем модуль целиком.

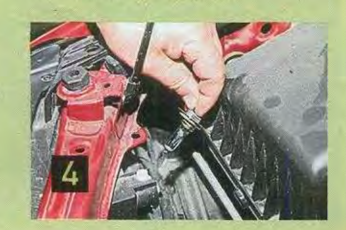
2 Для снятия крышки воздушного фильтра откручиваем винты. Операция не представляет большой сложности.

3 Крышку блока предохранителей демонтируем, отстегнув удобные клипсы. Текст на внутренней стороне крышки с информацией о предохранителях выглядит бледно. Сделать бы шрифт крупнее, а цвет – ярче.

4 С заменой лампы ближнего света провозились дольше всего. Доступ к фаре сужает близко расположенный корпус воздушного фильтра. Фиксирующий лампу усик зацепился за цоколь габаритки – пришлось потрудится, чтобы крепеж встал на место.

5 Для замены масла двигателя в фирменной защите предусмотрены прорези, так что ее можно не снимать. Сливная пробка показана стрелкой.

Вердикт. Обслуживание несложное, но более трудоемкое чем, скажем, у «Хёндэ». Винты на крышке воздушного фильтра производителю лучше заменить клипсами. Модуль зажигания удобен тем, что порядок подсоединения катушек не перепутать. Но если одна из них перегорит, придется менять весь модуль.







1 Свечи зажигания скрыты пластиковой накладкой. Вынуть катушки из клапанной крышки без специального инструмента бывает непросто.

2 Доступ к воздушному фильтру охраняют пять болтов.

3 Добраться до масляного фильтра можно без проблем.

4 Чтобы поменять масло (пробка показана стрелкой), требуется открутить аж 13 болтов, которыми крепится пластиковая защита.

5 Для замены лампы в фаре сначала снимаем колодку проводов, потом резиновый защитный чехол [6]. Отводим пружинный фиксатор вниз и достаем лампу.

Вердикт. Довольно удобный в обслуживании автомобиль. Лампы в фарах менять легче всего. Приводной ремень – с автоматом, что облегчает замену. Удачно расположен и масляный фильтр. Заменить его сможет даже тот, кто не искушен в ремонте. Корпус воздушного фильтра расположен в глубине моторного отсека, но поменять фильтрующий элемент несложно.







2 Чтобы добраться до воздушного фильтра, снимаем хомут и патрубок. Затем откручиваем четыре болта.

3 На крышке блока предохранителей нет информации, какой предохранитель за что отвечает.

4 Масляный фильтр расположен удачнее, чем в некоторых более дорогих французских моделях. Тем не менее доступ к нему легким не назовешь.

5 Чтобы слить масло (пробка показана стрелкой), не нужно снимать защиту двигателя. Кстати, защита тонкая: тем, кто часто ездит по грунтовке, рекомендуем поставить более мощный щит.

6 Поменять лампу в фаре совсем не сложно.

Вердикт. Противоречивый автомобиль. Одни операции делать просто, другие – наоборот. Замена воздушного фильтра потребует гораздо больше времени, чем на других машинах. Но масляный фильтр поменять легче, чем в родственном хэтчбеке «Ситроен-DS3» (ЗР, 2014, № 6).





Абсорбер ничем не защищен и открыт всем ветрам, к тому же расположен почти на одном уровне с выхлопной трубой.

Топливные патрубки заходят в порог: так надежнее и безопаснее.





1 Катушки зажигания – под пластиковой накладкой. Чтобы ее снять, откручиваем четыре болта. Затем откручиваем винты катушек (по одному на катушку) и меняем свечи.

2 Для замены воздушного фильтра отстегиваем две клипсы. Быстро и просто.

3 Крышку блока предохранителей легко снять. На ее внутренней стороне размещена четкая и понятная информация, какой предохранитель за что отвечает.

4 Чтобы слить масло (пробка показана стрелкой) и поменять фильтр, придется снимать защиту двигателя.

5 Если нужно поменять лампы ближнего света, отсоединяем колодку проводов, отводим вверх пружинный фиксатор, затем вынимаем лампу. Довольно несложная операция.

6 Фирменная «фишка» «Хёндэ-Киа»: лампа указателя поворота легко вынимается вместе с патроном.

Вердикт. Конструкторы позаботились о том, чтобы машину было несложно обслуживать. Сменить лампы в фарах и даже поставить новый приводной ремень не составит большого труда. Предусмотрены запасные предохранители, есть и пластиковый пинцет.









1 Катушки зажигания прячутся за пластиковой накладкой. Конструкция такая же, как у седана «Поло».

2 Воздушный фильтр открыт для обслуживания. Замена не доставит трудностей.

3 Масляный фильтр расположен удобно. Тут «Рапид» полностью дублирует седан «Фольксвагена».

4 Сливная пробка (показана стрелкой) под рукой, и при сливе масла не придется снимать пластиковую защиту.

5 В отражателях фар – лампа стандарта H15 (15/55 Вт), у нас не распространенного. Нить потолще предназначена для дальнего света.

6 Топливный фильтр с регулятором давления надежно спрятан в правой части днища. У седана «Поло» такая же конструкция.

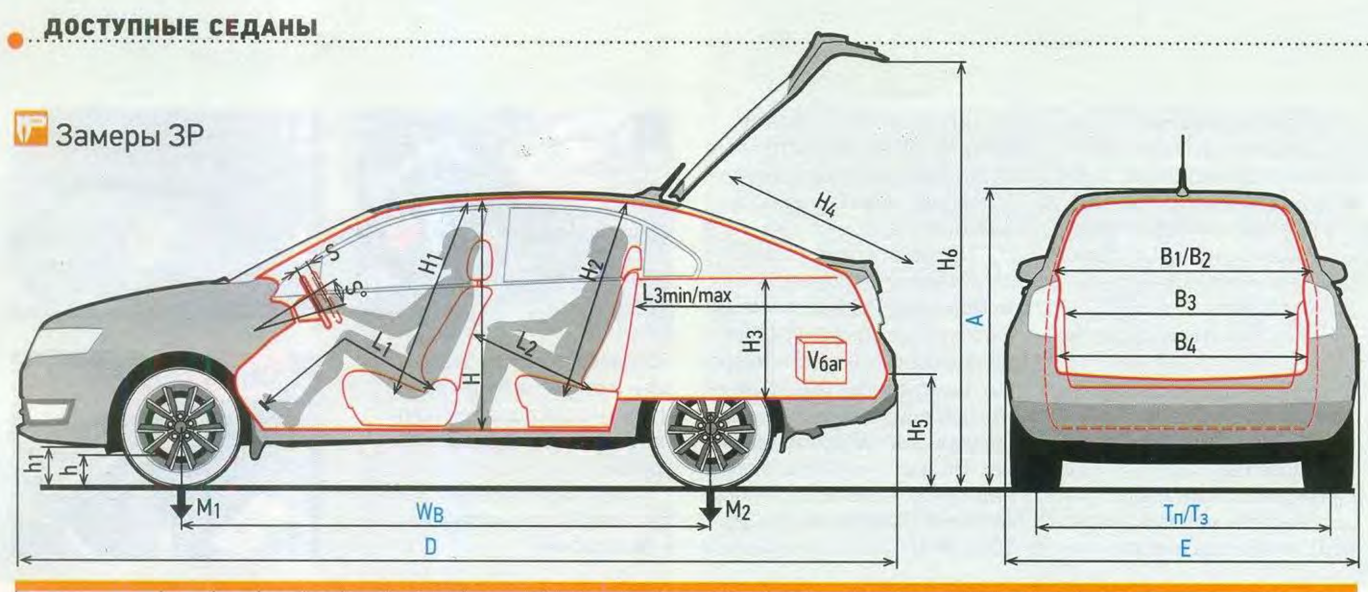
Вердикт. Двигатель самый высокотехнологичный в нашей пятерке, оттого его обслуживание требует посещения специализированного сервиса. Да и лампы в фарах менять труднее всего: с одной стороны доступ закрывает аккумулятор, с другой – вакуумный насос.







Замеры ЗР



Модель	L_1, мм	H_1, мм	B_1, мм	H, мм	L_2, мм	H_2, мм	B_2, мм	$L_{3min/max}$, мм	H_3, мм	B_3, мм	H_4, мм	$V_{баг.}$, л	B_4, мм	H_5, мм	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M (M_1+M_2), кг	S°, град./ S, мм	h, мм	h_1, мм	D, мм	W_B, мм	A, мм	E, мм	$T_п/T_з$, мм
CHEVROLET AVEO	990–1185	1005	1365	1220	590–830	935	1335	1015/1780	565	975	450	416/502	900	690	768 (61,3)	484 (38,7)	1252	5,0/45	135*	205	4399	2525	1517	1735	1498/1495
CITROEN C-ELYSEE	1005–1190	1015	1375	1155	640–870	930	1325	990/1920	525	965	405	424/506	820	750	675 (60,5)	440 (39,5)	1115	4,5/–	145*	200	4427	2652	1466	1748	1501/1478
VOLKSWAGEN POLO SEDAN	955–1150	1010	1380	1180	635–880	935	1370	1010/1830	585	1010	455	400/470	970	670	707 (60,2)	467 (39,8)	1174	4,5/45	135*	210	4384	2552	1465	1699	1460/1498
HYUNDAI SOLARIS	970–1190	1015	1365	1200	565–810	925	1350	995/1770	550	1025	455	400/454	915	720	707 (60,2)	467 (39,8)	1174	5,5/55	150	215	4375	2570	1470	1700	1487/1494
SKODA RAPID	955–1170	1020	1390	1180	680–925	945	1355	1015/1870	580	1005	1045	488/530	1000	700	764 (61,5)	479 (38,5)	1243	4,5/45	130*	200	4483	2602	1461	1706	1457/1494

*По защите двигателя. *Синий цвет – данные производителя.*

Данные производителя

Модель	CHEVROLET AVEO	CITROEN C-ELYSEE	VOLKSWAGEN POLO SEDAN	HYUNDAI SOLARIS	SKODA RAPID
ОБЩИЕ ДАННЫЕ					
Снаряженная/полная масса, кг	1168/1613	1090/1551	1217/1700	1226/1565	1230/1735
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,7	9,4	12,1	11,3	9,5
Максимальная скорость, км/ч	186	188	187	185	206
Радиус поворота, м	5,05	5,35	5,4	5,2	5,5
Топливо/запас топлива, л	А95/46	А95/50	А95/55	А92/43	А95/55
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,9/5,5/7,1	8,8/5,3/6,5	9,8/5,4/7,0	8,8/5,2/6,5	7,4/4,8/5,8
Выбросы CO_2, г/км	167	151	167	н.д.	134
ДВИГАТЕЛЬ					
Тип	бензиновый	бензиновый	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/16	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, $см^3$	1598	1587	1598	1591	1390
Степень сжатия	10,8	11,1	10,5	10,5	10,0
Мощность, кВт/л.с.	85/116 при 6000 об/мин	85/115 при 6050 об/мин	77/105 при 5600 об/мин	90,4/123 при 6300 об/мин	90/122 при 5000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	155 при 4000 об/мин	150 при 4000 об/мин	153 при 3800 об/мин	155 при 4200 об/мин	200 при 1500–4000 об/мин
ТРАНСМИССИЯ					
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	А6	М5	А6	А6	DSG7
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/з.х.	4,45/2,91/1,89/1,45/1,00/0,74/–/2,87	3,64/1,95/1,28/0,98/0,77/–/–/3,58	4,15/2,37/1,56/1,16/0,86/0,69/–/3,39	4,44/2,73/1,83/1,39/1,00/0,77/–/3,44	3,50/2,09/1,34/0,93/0,97/0,78/0,65/3,72
Главная передача	3,72	4,29	3,68	3,80	4,80 (I–IV)/3,43 (V–VII)
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ					
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	205/55R16	185/65R15	195/55R15	195/55R16	215/45R16

Задний диван «Авео» нельзя назвать тесным, но конкуренты еще просторнее.



«С-Элизе»: широкий проем и гигантский запас для коленей. Впечатление портят псевдоподголовники и напольные клавиши управления стеклоподъемниками.



«Поло» далеко не рекордсмен по части простора сзади. Однако отлично сформованный диван обеспечивает удобную посадку. А еще здесь три полноценных подголовника и карманы в дверях.



По результатам измерений, задний ряд «Соляриса» чуть теснее, чем в «Шевроле». По ощущениям – чуть просторнее. После недавнего рестайлинга в задних дверях появились карманы.



Колесная база «Рапида» на 50 мм длиннее, чем у «Поло», но на удобстве задних пассажиров это почти не сказывается.

НИЗКОПРОФИЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ

О «Шкоде-Рапид» можно часами рассказывать. Самый новый автомобиль в сегменте. Самый дорогой в тесте (812 000 рублей). Единственный – с кузовом лифтбек. Да еще и с турбонаддувом! Конечно, этот 1,4-литровый мотор отлично знаком по другим моделям концерна «Фольксваген», да и семиступенчатый

Разгон и максимальная скорость (замеры ЗР)

Модель	погрешность спидометра	20	40	60	80	100 км/ч	120	140	160	180	макс
CHEVROLET AVEO	3,3%	1,5 с	3,2 с	5,7 с	9,0 с	13,3 с	19,8 с	29,8 с	47,0 с	89,0 с	182,1 км/ч
CITROEN C-ELYSEE	4,5%	1,3 с	2,8 с	5,5 с	8,1 с	12,3 с	17,4 с	25,1 с	34,8 с	74,1 с	184,6 км/ч
VOLKSWAGEN POLO SEDAN	5,2%	1,4 с	3,4 с	5,9 с	9,4 с	13,6 с	19,8 с	28,0 с	48,5 с		177,0 км/ч
HYUNDAI SOLARIS	4,5%	1,4 с	3,2 с	5,5 с	8,7 с	12,7 с	18,2 с	25,8 с	40,0 с	73,5 с	184,8 км/ч
SKODA RAPID	4,2%	1,6 с	3,1 с	4,9 с	7,6 с	10,7 с	15,2 с	20,7 с	29,7 с	43,1 с	197,5 км/ч

ЭЛАСТИЧНОСТЬ

Модель	60-100 км/ч	80-120 км/ч
CHEVROLET AVEO	(D) 7,5 с	(D) 10,0 с
CITROEN C-ELYSEE	(IV) 12,0 с	(V) 19,2 с
VOLKSWAGEN POLO SEDAN	(D) 7,5 с	(D) 10,0 с
HYUNDAI SOLARIS	(D) 6,8 с	(D) 9,3 с
SKODA RAPID	(D) 5,8 с	(D) 7,5 с

ВЫБЕГ

Модель	120-50 км/ч	50-0 км/ч
CHEVROLET AVEO	1490 м	691 м
CITROEN C-ELYSEE	1452 м	678 м
VOLKSWAGEN POLO SEDAN	1399 м	589 м
HYUNDAI SOLARIS	1312 м	498 м
SKODA RAPID	1494 м	626 м

ТОРМОЖЕНИЕ со 100 км/ч

Модель	путь	замедление
CHEVROLET AVEO	38,7 м	9,97 м/с²
CITROEN C-ELYSEE	41,2 м	9,36 м/с²
VOLKSWAGEN POLO SEDAN	40,2 м	9,60 м/с²
HYUNDAI SOLARIS	40,2 м	9,60 м/с²
SKODA RAPID	37,4 м	10,32 м/с²

НЕ ТАКОЙ, КАК ВСЕ

Преимущество лифтбека перед седанами продемонстрировал полноразмерный велосипед. Из всей тестовой пятерки только «Рапид» сумел принять на борт байк в сборе. Чтобы перевезти «Мериду» в остальных автомобилях, пришлось снимать ей переднее колесо.





робот DSG мы знаем не понаслышке. Но у моделей B-класса этот тандем встречается редко – разумеется, если не брать в расчет заряженные версии «Фабии» или «Ибицы».

С первых же километров позитивные ожидания оправдываются: эмоции от вождения сравнительно легкой 122-сильной «чешки» оставляют яркий шлейф. Мощный подхват с любых скоростей, обеспеченный внушительным моментом и его длинной полкой. Самые быстрые переключения. Среди участников теста «Рапид» – настоящий спорткар!

Несмотря на предельное конструктивное сходство подвесок «Рапида» и «Поло», разница в поведении на дороге ошеломляет. Там, где «Фольксваген» настойчиво просится в занос, «Шкода» прописывает дуги не моргнув ксеноновым глазом. Крены на любых скоростях – меньше, обратная связь по рулю – лучше и чище. Единственный из соперников по тесту, кто может бросить «Шкоде» вызов, это «Ситроен». Но – лишь по части управляемости. А по сумме дисциплин «Рапид» превосходит его на целую голову. Интерьер «Шкоды» опять же один из лучших. Не без шероховатостей, конечно.

Например, кнопки включения обогрева сидений и запирания дверей расположены в слепой зоне, под блоком климат-контроля. Управлять «погодой в доме» при помощи мелких клавиш тоже не очень сподручно.

Посадка сзади похожа на фольксвагеновскую, но вот багажник… Тот факт, что чулан «Рапида» самый большой в тесте, – лишь половина дела. Главное в другом: в функциональности ему нет равных! Держу пари, для многих одного лишь этого факта будет достаточно, чтобы определиться с покупкой. Ну а когда и все остальное в машине на уровне, выбор и вовсе становится очевидным.

На этом мы с коллегами закончили дискуссию, пожали друг другу руки, я прыгнул в «Рапид» и мы разъехались по домам. Даже не подозревая, что через пару минут низкопрофильные шины и неаккуратно снятый на шоссе асфальт найдут друг друга, заставив меня потратить еще какое-то время на установку полноразмерной запаски. Добравшись до дома и пожалев о приконченной покрышке, я зачеркнул девятку в графе «Плавность хода» и нарисовал восьмерку. Выбирайте колеса не только с эстетической точки зрения.

***

Поиск ответа на нашу загадку был весьма увлекательным делом. Спустя пять дней непрерывной работы на полигоне мы готовы озвучить ответ.

«Шевроле-Авео» – достойный автомобиль по крайне привлекательной цене. Тесноватый сзади и чуть более шумный, чем хотелось бы. Но в целом – современный, хорошо оснащенный и сделанный с любовью к покупателю. Он проиграл не потому, что плох. Просто его соперники оказались сегодня немного лучше.

«Ситроен С-Элизэ» набрал столько же баллов, но у него другие минусы. Экономия на интерьере оттолкнет немало покупателей, которые так и не узнают, что автомобиль получился на редкость интересным в ездовом плане.

«Фольксваген-Поло Седан» не вызывает ровным счетом никаких эмоций. Автомобиль для повседневных нужд обычного человека. Он не раздражает и не дарит радость. Место в середине таблицы – закономерный итог.



Объем багажника «Шевроле» – 416 литров. Жаль, ширина проема невелика – всего 900 мм.



Ситроеновский багажник насчитывает 424 литра, уступая по этому показателю только «Шкоде». Увы, массивная оптика съедает добрую половину проема: 820 мм – худший результат теста.



«Поло»: объем багажника нерекордный – 400 литров. А вот ширина проема внушительная – 970 мм.



Багажник «Хёндэ» – это очень приличные 400 литров и не менее солидные 915 мм проема.



Метровый проем, набор разнообразных сеток – и 488 реальных литров объема! Более практичного автомобиля, чем «Рапид», в этом классе нет.

«Хёндэ-Солярис» понравится многим. Обновившись с учетом пожеланий потенциальных клиентов, «кореец» оторвался от конкурентов достаточно далеко. Это быстрый и тихий автомобиль с продуманным интерьером и длинной гарантией. Заслуженное второе место.

«Шкода-Рапид» не просто соответствует принятым в классе стандартам, а задает новые. Более быстрой, азартной и одновременно практичной машины сегодня не найти. ЗР

НАГЛЯДНАЯ ЭКОНОМИКА

Перед возвращением с Дмитровского автомобильного полигона в Москву мы обнулили бортовые компьютеры и сравнили расход топлива в равных условиях. Цикл можно считать смешанным: около 45 км пришлось на езду по трассе на высшей передаче со скоростью 80–90 км/ч, оставшиеся 30 км – на вялое продвижение в пробках. «Рапид» с наддувным двигателем превзошел конкурентов и здесь.

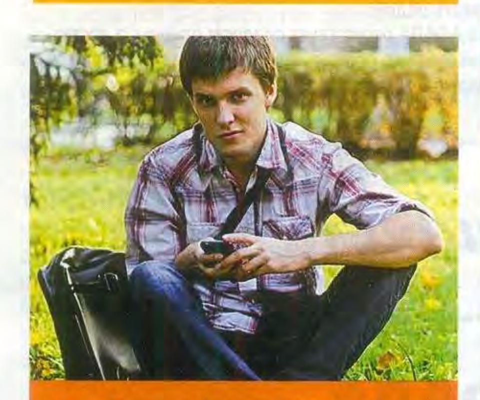
«Шевроле-Авео» 8,4 л/100 км

«Ситроен С-Элизе» 8,3 л/100 км

«Фольксваген-Поло Седан» 8,3 л/100 км

«Хёндэ-Солярис» 8,5 л/100 км

«Шкода-Рапид» **7,4 л/100 км**



Прогресс в области автомобилестроения неудержим! Менее десяти лет назад в «народном» сегменте мы дружно молились на первый «Логан», а сегодня выискиваем недостатки в почти безупречной «Шкоде-Рапид». Посмотрим, кто следующим установит новые стандарты.

Михаил Кулешов

Средний уровень шума в салоне, дБА (замеры ЗР)

Модель	Скорость, км/ч (передача) 80 (D)	100 (D)	120 (D)	140 (D)	Максимум при разгоне 0–100 км/ч
CHEVROLET AVEO	65,9	68,8	71,4	74,2	76,0
CITROEN C-ELYSEE	66,1	68,4	70,8	75,1	75,5
VOLKSWAGEN POLO SEDAN	64,9	67,8	70,3	74,7	78,0
HYUNDAI SOLARIS	64,0	66,9	69,3	71,6	72,5
SKODA RAPID	64,3	66,6	69,8	71,6	75,0

Сервис в цифрах

Модель	Периодичность ТО	Гарантия	Дилеры (СТОА)
CHEVROLET AVEO	15 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	164
CITROEN C-ELYSEE	20 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	67
VOLKSWAGEN POLO SEDAN	15 000 км или 12 месяцев	2 года без ограничения пробега	127
HYUNDAI SOLARIS	15 000 км или 12 месяцев	5 лет или 150 000 км	148
SKODA RAPID	15 000 км или 12 месяцев	2 года без ограничения пробега	130

Экспертная оценка автомобилей

Модель	Рабочее место водителя: Сиденье	Органы управления	Обзор	Салон: Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Ходовые качества: Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Комфорт: Шум	Плавность хода	Климат	Приспособленность к России: Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	Общая оценка	+	−
CHEVROLET AVEO	7	8	8	8	7	8	8	9	8	7	8	8	8	9	8	7,93	Богатое оснащение, привлекательная цена, отличные тормоза, развитая дилерская сеть	Не самое удобное кресло водителя, теснота в заднем ряду, слабая шумоизоляция
CITROEN C-ELYSEE	7	7	8	8	8	8	8	7	9	8	9	8	9	8	7	7,93	Прекрасная управляемость при отменной плавности хода; неплохо приспособлен к российским условиям	Слабые тормоза и неприкрытая экономия на интерьере
VOLKSWAGEN POLO	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8,00	Отыскать явные недостатки непросто	Вспомнить яркие достоинства еще сложнее
HYUNDAI SOLARIS	8	8	9	8	8	8	9	8	8	9	8	9	8	10	9	8,47	Яркая разгонная динамика, достойная шумоизоляция, богатое оснащение и рекордная гарантия на основные узлы	Цена топовой версии отпугивает. Несмотря на солидный дорожный просвет, нужна защита двигателя
SKODA RAPID	9	8	8	9	8	10	10	9	9	8	8	9	7	8	8	8,53	Удобнейшее водительское кресло, огромный функциональный багажник, фантастическая динамика, отличная управляемость и цепкие тормоза	Скромный дорожный просвет; низкопрофильным шинам тяжко на наших дорогах

■ **Рабочее место водителя.** Водительское сиденье «Шкоды» оптимально по форме и плотности набивки. Этого не скажешь про кресла «Шевроле» и «Ситроена» – оба расстроили выталкивающим профилем спинки. Низкий балл «француза» в графе «Органы управления» обусловлен отсутствием регулировки руля по вылету и многочисленными эргономическими проколами. Высокой оценкой за обзорность «Солярис» обязан камере заднего вида.

■ **Салон.** Все автомобили предоставляют достаточный простор спереди, однако «Рапид» получает 9 баллов за богатое оснащение и качественные материалы. «Авео» огорчил теснотой на заднем диване. «Ситроену», обладателю гигантского запаса для коленей и самого широкого дверного проема, получить более высокий балл помешали неполноценные подголовники и отсутствие дверных карманов, которые есть в «Солярисе» и автомобилях группы «Фольксваген». Багажник «Шкоды» – безоговорочный лидер как по фактическому объему, так и по удобству загрузки.

■ **Ходовые качества.** Симбиоз 1,4-литрового турбомотора и робота DSG позволяет «Шкоде» творить чудеса: динамика – беспрецедентная в сегменте! Достойно выглядит и «Солярис»: его автомат расторопнее, чем коробки соперников. Быстрее всех останавливаются «Шевроле» и «Шкода». Тормозной путь «Ситроена» по современным меркам велик. По части управляемости в авангарде «Рапид» и «С-Элизе» – оба автомобиля прозрачны в реакциях и даже азартны.

■ **Комфорт.** «Хёндэ» – самый тихий из пятерки. Да и «Рапид» немногим громче. Поставить ему ту же оценку не позволяет низкочастотный шум на малых скоростях. Моторные шумы «Шевроле» и «Фольксвагена» режут слух. Кроме того, по шумоизоляции колесных арок «Авео» субъективно уступает конкурентам. Плавность хода – вот где «Ситроен» не оставляет соперникам никаких шансов! Высокие баллы за климат получают «Солярис» и «Рапид» – только у них климат-контроль вместо обычного кондиционера.

■ **Приспособленность к России.** Стальная защита двигателя и внушительный дорожный просвет обеспечивают «Ситроену» 9 баллов за геометрическую проходимость. «Рапид» получает лишь семь – из-за наименьшего клиренса и пластиковой защиты двигателя. «Хёндэ» обладает рекордным просветом, однако защита агрегатов отсутствует вовсе – компромиссные 8 баллов. «Солярис» получает высшую оценку благодаря длинной гарантии, 9 баллов за сервис отдаем «Авео». Получить ту же оценку «Ситроену» мешает лишь существенно меньшее количество СТО.

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

ТЕСТЫ

ВТОРАЯ СМЕНА

Соперники 10 комплектов шипованных 14-дюймовых шин | **От** 1700 до 3700 рублей за штуку | **Автор** Сергей Мишин и шинная тест-группа ЗР



Нынешний кризис заставляет экономить на всем, в том числе и на шинах. Ведь комплект даже бюджетных покрышек влетает в копеечку. Поэтому многие автомобилисты при выборе шин сначала приглядываются к цене, а уж потом изучают их характеристики и знакомятся с результатами тестов. Мы тоже решили рассказать о рейтинге испытанных нами зимних шин, отталкиваясь в первую очередь от их цены.

Самой дорогой в нашем списке значится «шиповка» «Нокиан-Хаккапелита 8» со средней ценой в интернет-магазинах 3700 рублей за штуку. Недешево, конечно, но в нашем рейтинге она впереди остальных – 944 балла. У «Хакки» первые места почти в каждом упражнении. Причем, как мы успели заметить, высокие характеристики остаются такими и после довольно длительного пробега.

Чуть дешевле – по цене 3500 рублей за штуку – можно купить шины «Континенталь-КонтиАйсКонтакт». Производитель уже пару лет намекает на замену этой модели следующей, но не спешит переходить от слов к делу. Да и надо ли? Второе место, набранные 915 баллов и очень хорошие результаты говорят однозначно: потенциал у «КонтиАйсКонтакта» еще велик, эту модель рано списывать со счетов.

Значительно дешевле немецкий «Гиславед-Норд Фрост 100» и японский «Бриджстоун-Близзак Спайк-01» – по 2700 рублей за покрышку. Какую из них выбрать? Чтобы ответить, придется изучить таблицу с результатами. По результатам замеров эти покрышки сопоставимы, разница лишь в субъективной оценке экспертов. Однако «Гиславед» получил 884 балла и четвертое место, а «Бриджстоун» – 859 баллов и лишь шестую строчку рейтинга.

За 2400 рублей можно купить пятый «Нордман» (младший брат «Нокиан»). Характеристики ничуть не хуже, чем у более дорогих «Бриджстоуна» и «Гиславеда». Предложение заманчиво тем, что в нашей табели о рангах эта шина набрала 886 баллов, что позволило ей занять почетное третье место и взобраться на подиум.

Японская «Тойо-Обзерв G3-Айс» дешевле «Нордмана» всего на 100 рублей. В протоколе у «Тойо» 853 балла и восьмое итоговое место. Если не так значима проходимость, если вы готовы мириться с недостаточной комфортностью и посредственной управляемостью, то выбор «G3-Айс» оправдан.

Можно сэкономить еще больше, если предпочесть шины «Формула Айс» (это новый бренд фирмы «Пирелли»). Около 2000 рублей за штуку, 863 балла и пятое место в рейтинге – хорошее сочетание. Цена экономии – слегка «прослабленные» характеристики на снегу и недостаточная курсовая устойчивость на асфальте.

С «Пирелли-Формула Айс» соревнуется «Кордиант-Сноу Кросс» – 1950 рублей за покрышку. Результат – 856 баллов и седьмое место. В переводе с языка цифр это означает, что на асфальте при скорости 60–80 км/ч придется держать увеличенную на корпус-полтора дистанцию из-за низких по современным меркам тормозных свойств. У «Сноу Кросс» не лучшие показатели управляемости, курсовой устойчивости и комфортности. Зато автомобиль на этих шинах вполне уверенно держится на льду и на снегу.

Еще более доступная шина в этом рейтинге – отечественная «Кама-Евро 519» по цене 1800 рублей за штуку. Модель набрала 818 баллов и заняла десятое место. В наших прошлогодних тестах точно такая же 519-я модель показала лучший результат, хотя и вне зачета.

Смотрите на iPad: выбираем лучшие

Наконец, за 1700 рэ продают «Амтел-Нордмастер ST». В два с лишним раза дешевле лидеров! И – скромные 829 баллов и девятое место в нашем списке. Если вы горячий пилот, то перед выбором «Амтела» советуем внимательно изучить результаты теста и уже потом отправиться в магазин. Ошибки в управлении машиной на таких шинах могут быть чреваты. «Нордмастер» пригоден для неспешных и опытных водителей.

Выражаем признательность компаниям-производителям, предоставившим на тест свои шины, а также сотрудникам полигона АВТОВАЗа и тольяттинскому «Волгашинторгу» за техническую поддержку.

В тестировании шин Сергею МИШИНУ помогали Антон АНАНЬЕВ, Вадим КОРАБЛЕВ, Юрий КУРОЧКИН, Евгений ЛАРИН, Антон МИШИН, Андрей ОБРАЗУМОВ, Валерий ПАВЛОВ и Дмитрий ТЕСТОВ.

Результаты испытаний шипованных шин 175/65R14

Марка, модель		10 место Kama Euro 519	9 место Amtel NordMaster ST	8 место Toyo Observe G3-Ice	7 место Cordiant Snow Cross
Место изготовления		Россия	Россия	Япония	Россия
Максимальная скорость		T (190 км/ч)	Q (160 км/ч)	T (190 км/ч)	T (190 км/ч)
Рисунок протектора		направленный	направленный	направленный	направленный
Глубина рисунка по ширине, мм		8,3–8,9	9,1–9,3	8,7–9,0	9,7–10,0
Твердость резины по Шору, ед.		59	53	55	54
Количество шипов		112	112	90	110
Выступание до/после тестов, мм		1,1–1,5/1,2–1,5	1,3–1,8/1,3–1,8	1,6–1,9/1,8–2,3	1,6–1,9/1,2–2,2
Масса шины, кг		7,9	6,8	7,8	7,3
Средняя цена в интернет-магазинах, руб.		1800	1700	2300	1950
Цена/качество		2,20	2,05	2,70	2,28
БЕЗОПАСНОСТЬ: ЗАМЕРЫ СЦЕПНЫХ СВОЙСТВ					
Тормозной путь на льду: 30–5 км/ч	м	24,1	23,3	20,9	19,7
Максимум 120 баллов	баллы	89,6	92,7	103,3	109,6
Время прохождения ледяного круга	с	15,1	14,3	14,2	14,0
Максимум 100 баллов	баллы	90,7	95,8	96,5	97,9
Время разгона на льду: 0–30 км/ч	с	9,6	8,7	8,5	8,2
Максимум 40 баллов	баллы	30,4	33,6	34,4	35,6
Тормозной путь на снегу: 30–5 км/ч	м	9,9	10,3	9,5	9,2
Максимум 110 баллов	баллы	97,8	93,9	101,9	105,2
Скорость переставки на снегу	км/ч	45,3	47,1	47,4	48,5
Максимум 90 баллов	баллы	82,4	85,6	86,2	88,2
Время разгона на снегу: 0–30 км/ч	с	4,7	5,0	4,6	4,5
Максимум 30 баллов	баллы	27,4	25,8	28,0	28,7
Тормозной путь на мокром асфальте: 60–5 км/ч	м	21,6	20,2	22,4	23,6
Максимум 100 баллов	баллы	92,6	99,0	89,3	84,7
Тормозной путь на сухом асфальте: 80–5 км/ч	м	34,6	33,6	36,1	38,7
Максимум 90 баллов	баллы	87,4	90	83,8	78,1
ПОВЕДЕНИЕ: ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА					
Управление разгоном на зимней дороге (снег-лед)	оценка	5	5	7	6
Максимум 20 баллов	баллы	10	10	14	12
Управляемость на зимней дороге (снег-лед)	оценка	6	6	7	6
Максимум 60 баллов	баллы	36	36	42	36
Проходимость в глубоком снегу	оценка	6	6	6	8
Максимум 50 баллов	баллы	30	30	30	40
Курсовая устойчивость на заснеженной дороге	оценка	7	6	7	6
Максимум 40 баллов	баллы	28	24	28	24
Курсовая устойчивость на асфальте	оценка	6	6	6	6
Максимум 40 баллов	баллы	24	24	24	24
КОМФОРТНОСТЬ: ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА					
Внутренний шум	оценка	6	5	6	6
Максимум 20 баллов	баллы	12	10	12	12
Плавность хода	оценка	6	6	6	6
Максимум 20 баллов	баллы	12	12	12	12
ЭКОЛОГИЧНОСТЬ: ЗАМЕРЫ РАСХОДА ТОПЛИВА					
Расход топлива при скорости 90 км/ч	л/100 км	5,6	5,7	5,7	5,7
Максимум 40 баллов	баллы	39,3	38,6	38,6	38,6
Расход топлива при скорости 60 км/ч	л/100 км	4,2	4,3	4,1	4,1
Максимум 30 баллов	баллов	28,6	27,9	29,3	29,3
Сумма начисленных баллов		**818**	**829**	**853**	**856**
+		Хорошие тормозные свойства на сухом асфальте. Удовлетворительная курсовая устойчивость на заснеженной дороге.	Лучшие тормозные свойства на сухом асфальте, очень хорошие – на мокром.	Удовлетворительная управляемость на зимней дороге.	Хорошие тормозные свойства и поперечное сцепление на снегу и на льду. Хорошая проходимость.
–		Худшие сцепные свойства на льду, слабые на снегу. Сложная управляемость на зимней дороге, ограниченная проходимость, невысокий уровень комфорта.	Слабые продольные сцепные свойства на снегу и на льду, повышенный расход топлива. Сложные управляемость и курсовая устойчивость на зимней дороге.	Слабое торможение на мокром асфальте. Сложная курсовая устойчивость на асфальте. Невысокий уровень комфорта.	Худшие тормозные свойства на асфальте любого состояния. Сложные управляемость и курсовая устойчивость на зимней дороге. Невысокий уровень комфорта.
Комментарий руководителя тест-группы **Сергея Мишина**		Для неспешной езды по очищенным асфальтовым и слегка заснеженным дорогам.	Свои лучшие качества раскроют на очищенных асфальтовых дорогах.	Подойдут для любых зимних дорог, но не помогут в глубоком снегу.	Лучше других подойдут для глубинки с обледенелыми, заснеженными дорогами и сугробами.

6 место	5 место	4 место	3 место	2 место	1 место
Bridgestone Blizzak Spike-01	**Pirelli Formula Ice**	**Gislaved Nord Frost 100**	**Nordman 5**	**Continental ContiIceContact**	**Nokian HKPL 8**
Япония	Россия	Германия	Россия	Германия	Россия
T (190 км/ч)	T (190 км/ч)	T (190 км/ч)	T (190 км/ч)	T (190 км/ч)	T (190 км/ч)
направленный	направленный	направленный	направленный	асимметричный	направленный
9,0–9,4	9,0–9,3	8,9–9,1	8,8–8,9	8,9–9,1	8,7–8,9
49	52	53	53	56	56
110	110	90	110	110	174
1,6–2,0/1,6–2,1	1,3–1,7/1,3–1,7	1,5–1,7/1,7–2,0	1,3–1,6/1,5–1,8	1,8–2,0/1,8–2,0	1,3–1,6/1,6–1,9
7,7	7,0	7,0	7,3	7,4	7,2
2700	2000	2700	2400	3500	3700
3,14	2,32	3,05	2,71	3,83	3,92
20,3	21,0	21,1	20,6	19,4	18,0
106,4	102,9	102,4	104,9	111,3	120
13,7	14,3	14,2	14,0	13,9	13,7
100	95,8	96,5	97,9	96,8	100
8,2	8,3	8,4	8,3	8,0	7,3
35,6	35,2	34,8	35,2	36,5	40
9,4	9,7	9,5	9,1	8,9	8,8
103,0	99,8	101,9	106,4	108,8	110
46,8	46,0	48,5	48,7	49,0	49,5
85,1	83,6	88,2	88,5	89,1	90
4,5	4,8	4,5	4,4	4,4	4,3
28,7	26,9	28,7	29,3	29,3	30
22,2	21,1	20,4	22,0	20,0	21,0
90,1	94,8	98,0	90,9	100	95,2
36,3	34,6	35,9	36,1	34,2	34,5
83,3	87,4	84,2	83,8	88,4	87,7
7	7	7	7	8	8
14	14	14	14	16	16
7	7	8	7	7	8
42	42	48	42	42	48
6	7	7	7	8	9
30	35	35	35	40	45
7	7	7	8	7	8
28	28	28	32	28	32
6	5	7	7	8	8
24	20	28	28	32	32
6	7	7	7	7	7
12	14	14	14	14	14
6	8	7	7	7	7
12	16	14	14	14	14
5,7	5,7	5,6	5,5	5,7	5,5
38,6	38,6	39,3	40	38,6	40
4,3	4,2	4,1	4,0	4,2	4,0
27,9	28,6	29,3	30	28,6	30
859	**863**	**884**	**886**	**915**	**944**
Лучшие поперечные сцепные свойства на льду. Хорошие разгонные свойства на льду.	Хорошие тормозные свойства на сухом асфальте. Высокая плавность хода.	Очень хорошие тормозные свойства на мокром асфальте. Высокое поперечное сцепление на снегу. Четкая и понятная управляемость.	Хорошие сцепление на снегу и поперечное сцепление на льду. Умеренный расход топлива. Четкий курс на асфальте.	Очень хорошие сцепные свойства на снегу и льду. Лучшие тормозные свойства на мокром асфальте, хорошие – на сухом. Хорошая курсовая устойчивость.	Лучше сцепление на снегу и на льду. Хорошие тормозные свойства на сухом асфальте. Экономичны. Отменная проходимость, хорошая управляемость.
Повышенный расход топлива. Ограниченная проходимость. Сложная курсовая устойчивость на асфальте, невысокий уровень комфорта.	Слабые сцепные свойства на снегу. Нечеткое следование курсу на асфальте.	Удовлетворительные курсовая устойчивость на зимней дороге, проходимость и уровень комфорта.	Удовлетворительные управляемость, курсовая устойчивость на заснеженной дороге, проходимость и уровень комфорта.	Незначительные замечания относительно управляемости, курсовой устойчивости на заснеженной дороге и комфортности.	Незначительные замечания относительно комфортности.
Подойдут для любых зимних дорог, но не помогут в глубоком снегу.	Раскроют свои лучшие свойства на обледенелых дорогах и в городских режимах на очищенных улицах.	Подойдут для любых зимних дорог.	Подойдут для любых зимних дорог.	Надежные и безопасные в любых зимних условиях.	Надежные и наиболее безопасные на любых зимних дорогах и бездорожье.

ПО ПОРЦИИ

Участники Nissan Almera, Chevrolet Cobalt, Citroen C4 Sedan | **Автор** Сергей Канунников | **Фото** Александр Батыру



«ШЕВРОЛЕ-КОБАЛЬТ»

1,5 л, 106 л.с., 6-ступенчатый автомат

ПОДЖАРКИ

Три седана нашего парка, прошедшие в 2013-м марафон «60 часов «За рулем» (ЗР, 2013, № 8), проработали в редакции уже год. Автомобили совершили большой осенний пробег (2013, № 12), побывали на зимних испытаниях (2014, № 3), участвовали в других тестах. Теперь «Ниссан-Алмера», «Шевроле-Кобальт» и «Ситроен-С4 Седан» свела вместе летняя жара. Мы выбрали самые характерные и важные для летней эксплуатации испытания – температурой, пылью и дополнительной нагрузкой.



ОХЛАЖДЕНИЕ САЛОНА

1. «Ситроен-С4 Седан»
2. «Ниссан-Алмера»
3. «Шевроле-Кобальт»

В последние годы даже в Москве летние месяцы по-южному знойные. А ведь жителям многих регионов России московская жара кажется мягкой! Итак, температура воздуха перевалила за тридцать – значит, самое время оценить кондиционеры.

В основательно разогретых солнцем автомобилях мы установили по два термодатчика: один рядом с подголовником водительского сиденья, а другой на месте правого заднего пассажира. Все окна закрыты.

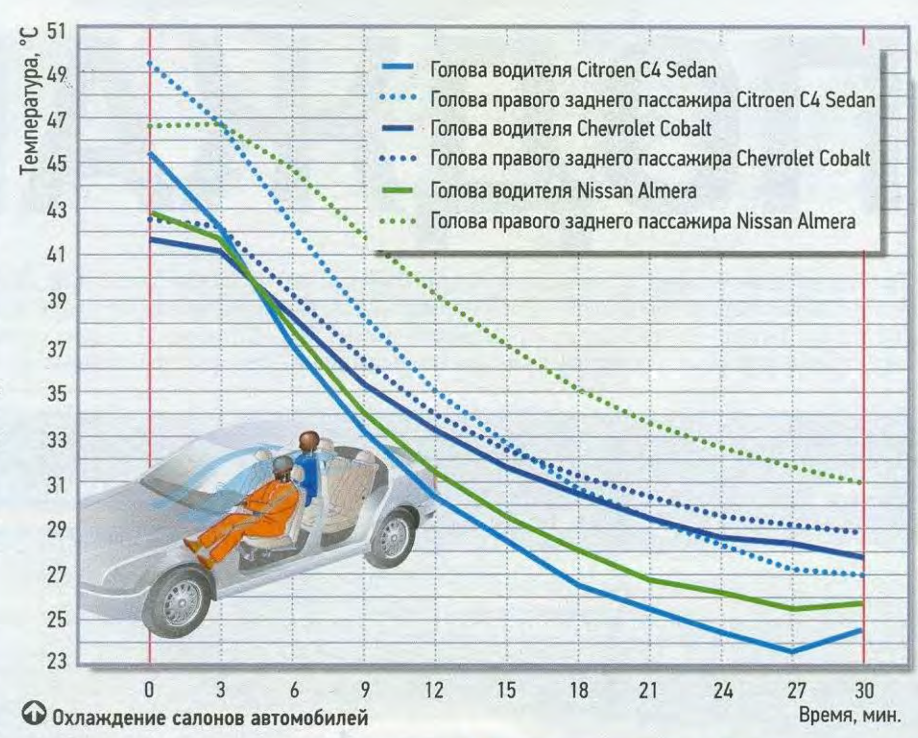
Сопла системы вентиляции, расположенные на передней панели, направляем вверх. На «Ниссане» и «Шевроле» включаем третью скорость вентиляторов, а рукоятку регулировки температуры поворачиваем против часовой стрелки – в самое «холодное» положение. На «Ситроене» крутилки климатика устанавливаем в положение *LO* и нажимаем кнопку *Auto*. Салоны охлаждались на холостых оборотах в течение получаса.

На солнце темный «Ситроен» нагрелся больше соперников, чьи кузова заметно светлее. Рядом с водительским подголовником мы зафиксировали температуру 45,1 °С, а в заднем ряду, на уровне головы пассажира, 49,4°! Но французский климатик сбрасывает температуру быстро. Через 12 минут мы намерили чуть больше 30° на переднем сиденье – жить можно. А через полчаса водителю совсем комфортно – температура 24,3°. Не секрет, что зачастую прохлады летом, как и тепла зимой, задним пассажирам достается куда меньше, чем водителю. У «Ситроена» этого недостатка нет: за полчаса температура сзади упала на 22,4°. Безоговорочный лидер теста!

Салон «Шевроле» остужается медленнее. Через полчаса водителю еще жарковато: 27,8°, при том что первоначальная температура была 41,7°. За полчаса стало прохладнее лишь на 13,9°. Сзади схожая картина: температура понизилась на 13,7° – с 42,5 до 28,8°. Это лишь третий результат.

А второе место занял «Ниссан». В нем было жарче, чем в «Кобальте», а через 30 минут стало прохладнее. В передней части салона температура упала на 17°, а в задней – на 15,8°.

Вне зачета провели еще один простенький эксперимент. Мы хотели узнать, где лучше везти нечто охлажденное – скажем, еду или питье. Может, в багажнике? Измерили температуру и там. Оказалось, что за время стоянки температура в багажнике, закрытом от прямых солнечных лучей, выросла куда меньше, чем в салоне (тот превращается в теплицу), – со стартовых 23 до 37°. Но за полчаса, что салоны интенсивно охлаждались кондиционерами, в багажниках воздух не остывал, а продолжал нагреваться: температура поднялась еще на полтора градуса. Так что багажники – словно отсеки стабильности: долго нагреваются, а остывают еще дольше. Напитки лучше хранить в охлаждаемом перчаточном ящике или переносном холодильнике.



Охлаждение салонов автомобилей

ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ

1. «Шевроле-Кобальт» 545 л
2. «Ситроен-С4 Седан» 440 л
3. «Ниссан-Алмера» 500 л

У всех багажников конфигурация вполне грамотная, вместимость приличная. Рекордсменом мы признали «Кобальт»: его багажник имеет объем 545 литров – не хуже, чем у иных кроссоверов! «Алмера» уступает мало – у нее 500 литров. Багажник «Ситроена» самый маленький, но тоже достойный – 440 литров (все объемы – полезные, по замерам ЗР).

При этом у С4 и «Кобальта» есть существенный козырь – складывающаяся спинка заднего сиденья. Сюда, в отличие от «Алмеры», можно положить нечто длинное. Впрочем, после недавнего обновления и у «Алмеры» спинка стала складываться по частям. И это славно, поскольку ни для одного из наших автомобилей не предусмотрены рекомендованные



Объем багажника «Ниссана» приличный – 500 литров. Но спинку сиденья сложить нельзя.



Багажник «Ситроена» небольшой на фоне конкурентов. Впрочем, 440 литров – тоже немало. Да и спинка заднего дивана складывается по частям.



Спинка дивана «Шевроле» складывается, и по объему багажника он безусловный рекордсмен – 545 литров.



«Ниссан» на переставке – самый нервный и тяжело управляемый автомобиль. Особенно с 250 кг балласта.



В такой ситуации ESP «Ситроена» – благо. Электронный ассистент помогает точнее пройти левый коридор.



Поведение «Шевроле» предсказуемо и понятно. Причем балласт влияет на него не сильно.

производителем релинги на крышу. Мы связались с несколькими специализированными фирмами, и продавцы в один голос утверждают: подобрать релинги для «Ситроена» и «Шевроле» шансы есть, а вот для «Ниссана» – увы. Так что в этой номинации наша «Алмера» заслуженно занимает третье место.

УПРАВЛЯЕМОСТЬ



1. **«Ситроен-С4 Седан»**
2. **«Шевроле-Кобальт»**
3. **«Ниссан-Алмера»**

Модель	Максимальная скорость, км/ч, в упражнении «переставка»	
	без нагрузки	с нагрузкой 250 кг
«Ситроен-С4 Седан»	108,4	102,9
«Шевроле-Кобальт»	102,6	102,3
«Ниссан-Алмера»	102,9	98,3

Семейные седаны – не гоночные болиды. И все же интересно – как дополнительная нагрузка (три наливных манекена по 70 кг каждый на заднем сиденье и еще 40 кг груза в багажнике) повлияет на поведение автомобиля? Ведь лето – время семейных путешествий.

Америку мы не открыли: управляемость ухудшается. Заставить машину слушаться в экстремальных ситуациях непросто даже квалифицированному испытателю. Само собой, на переставке (резкое изменение полосы движения) соперники ведут себя по-разному.

«Алмеру» наш испытатель назвал размазней. Грубо, зато от души. Машина не любит маневров на больших скоростях, нахально и размашисто виляет тяжелой кормой, кренится и замедленно, словно на кинопленке, пущенной с меньшей скоростью, реагирует на руление. На груженой машине этот эффект еще сильнее – ведь корма стала тяжелее.

Козырь «Кобальта» – стабильность. Управлять им проще: нет взбалмошности, которой огорчила «Алмера», а реакции на повороты руля четче. И мы очень удивились тому, что максимальная скорость выполнения переставки у груженого автомобиля практически такая же, как у пустого. Косвенно это говорит о лучшей сбалансированности шасси. Заслуженное второе место.

А первое занял «Ситроен». На его поведение сильно влияет опционная система стабилизации. Отключить ее можно, но при малейшем заносе устройство активируется автоматически, возмущенно осаживая водителя. Для высококвалифицированного пилота это в некоторых ситуациях не очень хорошо, поскольку не позволяет корректировать поведение автомобиля тягой. Но для массового потребителя ESP – несомненное благо. На переставке «Ситроен» отлично вписывается в левый коридор (соседняя полоса), поскольку система стабилизации вмешивается в корректировку курса уже после первого резкого движения рулем. Во многом поэтому пустой С4 оказался самым быстрым. А вот будучи груженым, он тоже требует от водителя большей сноровки – и проигрывает сам себе 5,5 км/ч. Поверьте, в иных ситуациях это совсем не мало.

ПЫЛЕПРОНИЦАЕМОСТЬ

В этой номинации мы не присуждали места, хотя постарались пропылить машины на совесть. Ездили и порознь, и колонной, переставляя в ней автомобили для чистоты (вернее, максимальной пыльности) эксперимента. А перед стартом вымыли и вычистили салоны, чтобы дотошнее ловить коварные пылинки. Но, к нашему удивлению, ловить-то оказалось практически нечего!

После сухих грунтовок на кузовах можно писать хоть стихи, заметно запылены пороги за дверями. Но в салонах и багажниках мы практически не нашли пыли, хотя тщательно облазили их, протирая самые уязвимые места белыми салфетками. Значит, уплотнители и салонные фильтры работают исправно! Вот почему в этой номинации нет ни проигравших, ни лидеров.



Хороший уплотнитель «Шевроле» надежно защищает салон. Пыль лишь на пороге.

Самый чистый порог – у «Ниссана». Вероятно, благодаря пластиковой накладке.

У «Ситроена» пыль собралась в основном на нижней части порога. В салоне чисто.



Чтобы поменять колесо на «Алмере», надо сначала сообразить, куда пристроить домкрат, – а потом поработать не очень удобной рукояткой.

Надо изловчиться, чтобы не задевать за землю рукояткой домкрата «Ситроена». А рукоятка баллонного ключа коротковата: на малом плече большое усилие не разовьешь.

Рукояткой домкрата «Кобальта» служит ключ. Рациональное и удобное решение.

УДОБСТВО ПОЛЬЗОВАНИЯ ШТАТНЫМ ИНСТРУМЕНТОМ

1. «Шевроле-Кобальт»
2. «Ситроен-С4 Седан»
3. «Ниссан-Алмера»

По себе знаю: езда на современных шинах и развитая городская сеть шиномонтажных мастерских привели к тому, что, когда вдали от цивилизации шина испускает дух, в первый момент задумываешься: как подступиться к штатным домкрату и ключу? Навыки утрачены… А у некоторых молодых водителей их и не было. Ну так что, сможем поменять своими силами колесо?

В поднятом положении мягкий настил багажника «Ситроена» можно зафиксировать с помощью предусмотренного шнурка. Удобно. На других машинах ничего похожего нет. Места́ для установки домкрата на кузове обозначены, а вот его рукоятка неудачная – постоянно надо исхитряться, чтобы не задеть ею за землю. Да и руки не казенные! А рукоятка баллонного ключа должна быть длиннее – чтобы легче срывать с места болты.

Инструмент «Алмеры» притянут резинкой к задней панели



1-2 место
«Шевроле-Кобальт»

Огромный багажник, высокая экономичность, неплохая управляемость

Медленное охлаждение салона

1-2 место
«Ситроен-С4 Седан»

Хорошая управляемость, отличная климатическая установка

Нагрузка заметно уменьшает дорожный просвет

3 место
«Ниссан-Алмера»

Большой багажник, хорошее охлаждение салона

Посредственная управляемость, высокий расход топлива, не раскладывается спинка заднего сиденья

кузова – дешевое и неудобное решение. Рукояткой домкрата то и дело задеваешь за асфальт. А куда ставить домкрат? Догадываешься не сразу – подсказок не предусмотрели.

У «Кобальта» ручкой домкрата служит ключ. Вполне оправданное решение, тем более что работать им удобно. Места для установки домкрата обозначены. Так что «Кобальт» нам понравился больше других.

ПОВЕДЕНИЕ НА ДОРОГЕ, ЭКОНОМИЧНОСТЬ

«Шевроле-Кобальт» 7,6 л/100 км
«Ситроен-С4 Седан» 9,1 л/100 км
«Ниссан-Алмера» 9,5 л/100 км

Загрузка салона (три манекена – 210 кг) и багажника (40 кг) заметно изменила осанку «Ситроена». Автомобиль просел спереди и сзади, дорожный просвет сократился со 160 до 155 мм. У конкурентов просветы не изменились – 150 мм у «Алмеры» и 145 мм у «Кобальта». «Француз» остался лидером.

Пробег по шоссе и проселкам с балластом показал: при спокойной, размеренной езде характер машин почти не меняется. Основное отличие – улучшается плавность хода. Динамика упала пропорционально: 150-сильный «Ситроен» по-прежнему резвее менее мощных конкурентов, а «Алмера» с устаревшим четырехступенчатым автоматом задумчивее, нежели почти не отличающийся по мощности «Кобальт» с автоматической шестиступкой.

Дополнительная нагрузка, проселки и включенные кондиционеры сделали свое дело: по сравнению с прошлогодним осенним пробегом расход топлива вырос примерно на литр. Рекордсмен вновь «Алмера»: 9,5 л для автомобиля со 102-сильным мотором – слишком много. Привет древней коробке передач.

* * *

Победителя в этом тесте не оказалось. У «Ситроена» и «Шевроле» примерно поровну сильных сторон и недостатков. Посему они разделили первое и второе места. А «Ниссан», как и в зимнем тесте, лишь третий.

Наши редакционные машины стойко пережили очередные издева... испытания, но их трудовая жизнь далека от финиша. Об удобстве повседневной эксплуатации и надежности мы будем рассказывать регулярно. ЗР



ЗА МАРАФОН – ОТВЕЧАЕМ

Производители автомобилей исследуют поломки и принимают меры | **Официальные ответы** Nissan и УАЗ | **Авторы** Филипп Саяр, управляющий директор регионального бизнес-подразделения «Nissan Восток» **[1]**/ Евгений Галкин, директор НТЦ – директор автомобильной программы ОАО «УАЗ» **[2]**

«НИССАН»

Позвольте выразить признательность журналу «За рулем», который, являясь лидером и обладая непререкаемым авторитетом в своей области, неизменно проявляет интерес к новым автомобилям Nissan в России. Мы очень ценим ваш профессиональный опыт и с крайней серьезностью подходим к результатам ваших испытаний.

В случае с Terrano нами был проведен ряд исследований поврежденного узла в лабораторных условиях. Мы пришли к выводу, что режимы, в которых эксперты журнала «За рулем» проводили испытания автомобиля, близки к экстремальным, их крайне сложно воспроизвести при повседневной эксплуатации. Здесь и большие пробеги на скорости более 170 км/ч при работе трансмиссии в режиме *Auto*, и длительное движение в условиях тяжелого бездорожья в режиме *Lock*.

В результате запредельных нагрузок произошло разрушение игольчатого подшипника крестовины карданного вала **[3]** вследствие попадания в него влаги и грязи. Это привело к отключению задней оси; при этом автомобиль сохранил подвижность.

Несмотря на то что подобные экстремальные условия не встречаются при повседневном использовании машины, нами было принято решение внести изменение в производственный процесс, а также улучшить качество узла согласно запросам рынка. **В качестве контрмеры будет улучшена герметичность подшипника, а также добавлена дополнительная смазка.**

Еще раз благодарим вас за профессиональный подход к испытаниям, которые дают нам возможность совершенствовать автомобили Nissan.

ОАО «УАЗ»

После марафона «60 часов «За рулем» Ульяновский автомобильный завод проанализировал результаты теста и провел корректирующую работу.

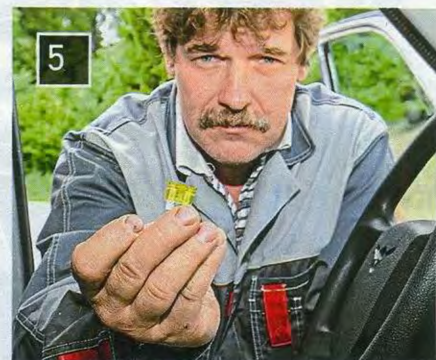
Вы сообщили, что у купленного «Патриота» «угол продольного наклона оси поворота (кастор) был 1,5 градуса, сделали у дилера 6,5 градуса». В соответствии с документацией величина кастора должна составлять в снаряженной нагрузке 5 градусов. Для выяснения причины отклонения в меньшую сторону организован **замер всех кондукторов, формирующих данный параметр.** Кроме того, в настоящее время прорабатывается вариант конструкции кулака открытого типа с принципиальным изменением конструкции вкладышей шкворневых узлов.

В связи с замечанием, что «кресло водителя люфтит в салазках» **[4]**,









поставщик салазок провел анализ, который подтвердил дефект металла. Поставлялась сталь марки 08 пс вместо 08 ГСЮТ. **В настоящее время поставщик сидений сменил поставщика металла.**

«Дважды после заправок переставали работать спидометр и одометр, через несколько километров приборы оживали». С началом производства нового «Патриота» в октябре 2014 года будет устанавливаться **комбинация приборов нового дизайна** от другого поставщика, в которой одна из функций маршрутного компьютера будет выполнять роль дублирующего цифрового спидометра.

«Предохранитель прикуривателя [5] сгорел при попытке включения; он же «выключил» указатели баков». С октября 2014 года на новом «Патриоте» прикуриватель будет **вынесен на отдельный предохранитель 20 А**. Кроме того, на крышке блока будет размещена схема реле и предохранителей.

Замечания по использованию раздаточной коробки будут внесены в сервисную книжку. Новая редакция будет выпущена с началом производства нового «Патриота».

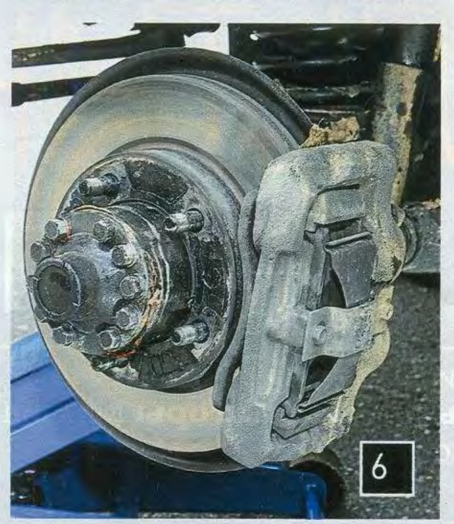
«Тормозные колодки дребезжат, не работают толком их пружины» [6]. В настоящее время продолжается поиск поставщика для **освоения тормозных механизмов новой конструкции**.

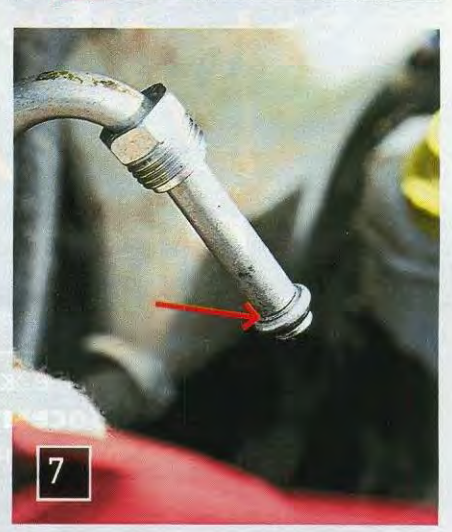
«Смыли форсунку омывателя сзади». Информация направлена в службу качества и на производство для **ужесточения контроля** установки жиклера.

«Провисла пятая дверь». С декабря 2014 года **проем двери будет усилен** дополнительными деталями в нижних углах, а дверь – усилителем внутренней панели.

Наконец, дефект, послуживший причиной досрочного схода, – трещина трубки ГУР [7]. С июня 2014 года устанавливается механизм **ГУР, насос и трубки другой конструкции** и другого производителя. В целом же дефект ранее не отмечался и вызван, вероятнее всего, условиями испытаний, наложенными на возможный дефект самой трубки. ЗР

От редакции. Мы рассчитываем также получить отзыв «Грейт Уолл» и ознакомить с ним читателей.







МУЛЬТИКИ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

Универсальные жидкости для автоматических коробок передач | **Восемь** брендов | **Авторы** Михаил Колодочкин, Александр Шабанов

Нужно ли менять жидкость в автоматической коробке? Если верить инструкции по эксплуатации, то в случае с новым автомобилем автомат не требует какого-либо обслуживания вплоть до пробега 100 тысяч километров. Правда, скептики-масленщики морщатся: мол, к 40–50 тысячам было бы неплохо залить свежую жидкость ATF (Automatic Transmission Fluid), подходящую для конкретной машины. Но наряду со специализированными жидкостями популярностью пользуются и так называемые «мультяшки» – ATF с красивым именем Multi-Vehicle («малти-виикл», то есть «для разных автомобилей»), которые можно лить едва ли не в любую АКП, не утруждая себя поиском фирменного масла.

Казалось бы, зачем они нужны, если можно купить родную жидкость? Ответ прост: для вторички. Их берут те, кто уже по второму кругу одометра катается на автомате и понятия не имеет, что и когда в него заливалось. Кроме того, далеко не каждый склад или магазин держит в закромах бутылку, заведомо подходящую именно вашему автомату. Поставка жидкости под заказ может идти долго – а «мультяшки» соответствуют многим допускам. Так что вопрос тут вовсе не в цене («мультяшки» не дешевле), а именно в быстроте решения проблемы.

В общем, для теста мы взяли восемь жидкостей с обозначением Multi-Vehicle. Проверка «мультяшек» нам показалась очень интересной, потому что с технической точки зрения создать подобный товар очень непросто. Понятно, что оценить их универсальность в полном объеме – задача непосильная: число требований, допусков и спецификаций для ATF переваливает за сотню (стараются как производители автомобилей, так и изготовители коробок передач). Поэтому мы объединили всевозможные критерии по группам, более близким и понятным потребителю.

Вот по каким параметрам мы будем их проверять.

1. Потери на трение в коробке передач. Интересно, почувствует водитель разницу или нет?
2. Влияние жидкости на эффективность передачи потока энергии от двигателя к трансмиссии. От этого зависят динамика и расход топлива.
3. Холодный пуск.
4. Защитные свойства жидкости. По темпу износа пар трения оценим близость ремонта или, не дай бог, замены коробки.

КАК ПРОВЕРЯЕМ

Основные физико-химические показатели – вязкость и индекс вязкости, температуру вспышки и застывания – мы измерили в сертифицированной лаборатории. Потери на трение и износ оценили на машине трения – устройстве, моделирующем условия работы различных пар трения. Испытания проводили в два этапа. На первом исследовали модель, аналогичную зубчатому зацеплению. На втором этапе моделировали условия работы в подшипниках. При этом измеряли коэффициенты трения, разогрев масла, износ пар трения. Износ определяли точным взвешиванием деталей до и после цикла испытаний, а для модели подшипника – еще и методом лунок. Это когда до испытаний на рабочей поверхности образца, в зоне, наиболее подверженной износу,





Микрофотографии поверхностей одинаковых вкладышей после идентичного цикла испытаний показывают, почему при прочих равных коэффициент трения и износ могут различаться в несколько раз. [1] Так выглядит поверхность, работавшая с жидкостью-лидером, после 100 тысяч циклов нагружения. [2] А так – с одним из аутсайдеров.

КАКОЙ ДОЛЖНА БЫТЬ ЖИДКОСТЬ ATF?

В трансмиссии автомобиля нет более сложного и противоречивого устройства, чем коробка-автомат. Она объединяет в себе два агрегата – гидротрансформатор, обеспечивающий непрерывность потока энергии от двигателя к колесам, и планетарный механизм перемены передач.

Гидротрансформатор – это, по сути, два соосных колеса: насосное и турбинное. Между ними нет непосредственного контакта: связь осуществляется потоком жидкости. Коэффициент полезного действия этого устройства будет зависеть от массы параметров – конструкции колес, зазоров между ними, утечек... И конечно же, от свойств жидкости, находящейся между колесами. Она выполняет роль эдакого жидкого сцепления.

Какой должна быть ее вязкость? Слишком большая увеличит потери на трение в коробке – будет съедена изрядная доля мощности, увеличится расход топлива. Кроме того, машина станет заметно тупить на морозе. Слишком малая вязкость резко снизит эффективность передачи энергии в гидротрансформаторе, увеличит протечки, что также понизит эффективность агрегата. Кроме того, вязкость жидкости на морозе сильно растет, а с ростом температуры падает – разница может составлять два порядка! А еще жидкость может пениться и способствовать коррозии деталей коробки. Желательно, чтобы жидкость долго сохраняла свои свойства: тогда в коробку можно не заглядывать годами.

Это еще не всё. Одна и та же жидкость обязана работать и в гидротрансформаторе, и в планетарном механизме, и в подшипниках коробки, хотя и задачи, и условия работы в этих механизмах резко различаются. В зубчатом зацеплении надо препятствовать задиру и износу, эффективно смазывать подшипники и при этом не мешать своей излишней вязкостью им работать: ведь с ростом вязкости растут потери на трение. Но и эффективность гидротрансформатора тоже растет на более вязких жидкостях.

Сколько параметров! Следовательно, требуется сложный компромисс свойств, которые должна объединять в себе жидкость ATF.



7–8 место

Chevron ATF Multi-Vehicle, США

Цена 260 рублей за литр

Рекомендуют для автомобилей «Дженерал моторс» и «Форд» до 2006 года выпуска, требующих ATF стандарта Dexron III и Mercon. По составу похожа на высококачественную полусинтетику, что подтверждается невысоким значением индекса вязкости. Да и цена самая низкая в тестовой восьмерке. Все показатели средние – без провалов, но и не в лидерах.

 Самая доступная цена

 Не лучшие низкотемпературные и защитные функции на фоне соперников



7–8 место

Mitasu ATF Multi Vehicle Synthetic Blended, Япония

Цена 1450 рублей за 4 литра

Список применения внушительный: все японские машины и кое-какие еще – всего больше трех десятков спецификаций. Заявлена как полностью синтетическая, но в тесте проявила себя не лучшим образом. Защитные свойства неоптимальные, низкотемпературные свойства и индекс вязкости тоже. Зато недорого.

 Невысокая цена

 Не лучшие защитные и низкотемпературные свойства



6 место

Totachi Multi-Vehicle ATF, Япония

Цена 420 рублей за литр

Ни одной надписи по-русски! Но 28 спецификаций, которые заменяет эта жидкость, едва поместились на этикетке. Свойства – на достойном среднем уровне, однако при высокой температуре вязкость существенно ниже, чем у остальных, – понравится ли это гидротрансформатору?

 Хорошо защищает подшипники коробки...

 ...а вот зубчатые зацепления – не очень. Самая низкая вязкость, выделяющаяся из всей выборки

нарезается лунка фиксированного размера, а по окончании испытаний фиксируется изменение ее диаметра. Чем значительнее он увеличится, тем выше износ.

Испытания для каждой жидкости на одном и другом этапах продолжались долго: сто тысяч циклов нагружения для модели подшипника и пятьдесят тысяч – для модели зубчатого зацепления.

РАЗДАЧА ПРЯНИКОВ

Итак, смотрим, что получилось. Сразу бросилось в глаза, что влияние марки жидкости на коэффициент трения было очень неоднозначным. Для модели зубчатого зацепления все различия уложились в пределы погрешности измерений. Чуть лучше других смотрится голландский NGN Universal ATF. А вот для модели подшипника всё иначе – разбег замеренного параметра достаточно велик. Тут лучшие показатели – у жидкостей Motul Multi ATF и Castrol ATF Multivehicle.

Насколько критична разница по этому параметру? В масштабах всего силового агрегата (двигатель и коробка передач) доля потерь на трение в коробке не столь уж велика (если не учитывать потери в гидротрансформаторе). Зато нагрев масла от трения при работе на разных жидкостях различается куда значительнее: усредненная совокупная разница для моделей зубчатого зацепления и подшипника составляет примерно 17%. С точки зрения температурного эффекта эта разница весьма ощутима – до 10–15 градусов, которые дают изменение КПД гидротрансформатора на заметные единицы процентов. Лучше других здесь выглядит синтетика фирмы Motul. Лишь немного уступают ей жидкости NGN Universal и Totachi Multi-Vehicle ATF.

Разогрев жидкости влияет и на ее вязкость: чем больше нагрев, тем она ниже. А с падением вязкости снижается эффективность гидротрансформатора. У многих на памяти проблемы с автоматами не очень юных «французов», когда из-за повышения температуры жидкости (особенно летом в пробках) они вообще отказывались работать!

Идем дальше. Очень важно, чтобы зависимость вязкости от температуры была максимально пологой. Одним из основных критериев этой пологости является индекс вязкости: чем он выше, тем лучше. Тут лидеры – жидкости Mobil Multi-Vehicle ATF, Motul Multi ATF и Formula Shell Multi-Vehicle ATF. Ненамного отстал от них «мультик» бренда NGN.

Посмотрим, насколько изменится вязкость жидкости в рабочей зоне коробки с учетом ее нагрева. Разница ощутимая! Для кинематической вязкости она доходит до 26%. А КПД автоматов (особенно старых конструкций) достаточно невелик и в большой степени определяется эффективностью работы гидротрансформатора – который как раз и страдает при уменьшении вязкости рабочей жидкости.

Наименьшее падение вязкости обнаружилось у масел Motul Multi ATF, Formula Shell Multi-Vehicle и NGN Universal ATF. Наибольшее – у Totachi Multi-Vehicle ATF. Это, конечно, сравнительные результаты, прямого переноса на эффективность коробки делать нельзя. Но для форсированных моторов, в которых нагрузка на узлы автоматической коробки выше, предпочтительно иметь жидкости с более стабильной характеристикой.

Низкотемпературные свойства оценивали по совокупности нескольких параметров. Очевидно, что все жидкости, и ATF в том числе, густеют на морозе. Значит, при изрядном минусе за бортом излишняя вязкость будет мешать провернуть мотор на старте, поскольку на машинах



5 место

Castrol ATF Multivehicle, ЕС

Цена 500 рублей за литр

Рекомендуют для легковых, вседорожных и коммерческих автомобилей азиатского (в том числе японского) происхождения. Заменяет жидкости десятка спецификаций. Громкое имя диктует негуманную цену, но при этом показатели средние.



Заявлен LongLife – намек на высокий ресурс

Не лучшие низкотемпературные свойства, что определяется сравнительно низким индексом вязкости. Цена высоковата на фоне других образцов



4 место

NGN Universal ATF, Нидерланды

Цена 420 рублей за литр

Перечисленные мелким шрифтом замещаемые спецификации едва влезли на этикетку – их больше четырех десятков! Но это пресловутый meets – «соответствие», а не одобрение со стороны производителей. Лидерам уступает ненамного. И очевидно, что это full synthetic – «полная синтетика».



Высокий индекс вязкости, стабильная вязкостно-температурная характеристика



Защитные свойства средние, у «полной синтетики» должны быть выше

ATF – ЖИДКОСТЬ ИЛИ МАСЛО?

Классификация относит ATF к трансмиссионным маслам, но ее назначение гораздо шире. Ведь смазка элементов трансмиссии – зубчатых колес и подшипников – здесь не единственная (хотя и важная) функция. Основное – это то, что ATF выступает в качестве рабочей жидкости гидротрансформатора. Именно она передает поток мощности от двигателя к трансмиссии, потому свойства этой жидкости очень важны для эффективности работы АКП.

В паспортах на ATF нормируются показатели ее вязкости (при рабочих температурах и при отрицательных), а также температура вспышки и застывания, способность образовывать при работе пену. Ведь именно вязкость обеспечивает смазку и, стало быть, работоспособность зубчатых колес и подшипников, эффективность передачи крутящего момента с двигателя на трансмиссию.

с автоматом педаль сцепления не предусмотрена. Поэтому мы определяли кинематическую вязкость каждого образца при трех фиксированных отрицательных температурах. Кроме того, оценили температуру, при которой кинематическая вязкость масла достигнет некой фиксированной величины, условно принятой за предельную, при которой еще возможно «проворачивание» коробки передач.

Заодно определили температуру замерзания: этот параметр входит во все описания ATF и косвенно свидетельствует о том, на базе какой основы сделана жидкость – синтетической или полусинтетической.

В этой номинации опять победили синтетики с высоким индексом вязкости: Motul Multi ATF, Mobil Multi-Vehicle ATF, NGN Universal ATF, Formula Shell Multi-Vehicle. У них же зафиксированы и самые низкие температуры застывания.

И наконец, защитные функции жидкостей, то есть их способность препятствовать износу. Мы исследовали износ двух моделей – зубчатого зацепления и подшипника скольжения, поскольку в реальной коробке условия работы этих узлов заметно разнятся. Следовательно, и свойства ATF, обеспечивающие уменьшение износа, должны быть разными и увязанными с работой гидротрансформатора. И здесь мы обнаружили разброс результатов. Лидер в минимизации износа зубчатых зацеплений – Mobil Multi-Vehicle ATF, а в состязаниях на подшипниках скольжения с большим отрывом победили Motul Multi ATF и Totachi Multi-Vehicle ATF.

ИТОГО

Если при традиционных экспертизах бензина и моторных масел мы, как правило, выявляли лишь незначительные отличия одного образца от другого, то здесь ситуация иная. По ключевым параметрам у разных ATF разбег оказался существенным. А если учесть, что степень влияния этой непростой жидкости и на мощность, и на расход топлива, и на ресурс коробки весьма заметна, то над ее выбором следует задуматься. Хорошая синтетика с высоким индексом вязкости – это лучший выбор, который и защитит ваши нервы при зимнем пуске на изрядном морозце, и не создаст проблем после долгого стояния в пробке под знойным солнышком.

Степень соответствия Multi своему названию оставим на совести их разработчиков. Еще в самом начале мы отметили, что проверить на практике каждую ATF во всех автоматах, перечисленных на их этикетках, нереально. Кстати, и в описаниях (за малым исключением) допуски либо прямо, либо по умолчанию обозначаются словом *meets*, то есть «соответствует». Это значит, что свойства жидкости гарантирует ее производитель, но подтверждения соответствия производителем автомобиля или коробки нет.

В заключение сообщим, что если планируемый срок эксплуатации нового автомобиля не превышает 50–70 тысяч километров (затем планируется замена), то статью вы читали зря: менять

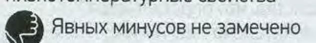


3 место

Formula Shell Multi-Vehicle ATF, США

Цена 326 рублей за литр

Рекомендуют для американских и японских машин, в чьи коробки нужно лить Dexron III, Mercon или Mercon V. Малое количество допусков, но весьма много марок автомобилей – и это честно! За очень скромную цену получаем хороший продукт, отличающийся сбалансированными свойствами.



Подойдет современным форсированным моторам; хорошие низкотемпературные свойства

Явных минусов не замечено

Сводные результаты испытаний жидкостей для АКП

Марка жидкости	Motul	Mobil	Formula Shell	NGN	Castrol	Totachi	Mitasu	Chevron
МОДЕЛЬ ЗУБЧАТОГО ЗАЦЕПЛЕНИЯ								
Коэффициент трения • средний • в конце испытаний	0,089 0,090	0,091 0,090	0,093 0,091	0,087 0,086	0,090 0,088	0,090 0,089	0,091 0,090	0,092 0,092
Износ образца, мг • подвижный • закрепленный • суммарный	0,5 0,9 1,4	0,1 0,9 1,0	1,2 0,1 1,3	1,7 1,6 3,3	1,0 0,5 1,5	0,5 4,4 4,9	0,8 3,1 3,9	1,6 2,0 3,6
Температура, °С • средняя • в конце испытаний	39,1 38,6	46,8 49,0	45,1 47,9	39,6 43,5	47,4 50,1	38,6 40,8	40,4 39,8	40,3 46,0
МОДЕЛЬ ПОДШИПНИКА								
Коэффициент трения • средний • в конце испытаний	0,0142 0,0057	0,0135 0,0103	0,0168 0,0183	0,0178 0,0229	0,0155 0,0057	0,0147 0,0160	0,0242 0,0206	0,0171 0,0138
Износ образца, мг • подвижный • закрепленный • суммарный	0,3 0,2 0,5	0,9 1,0 1,9	2,0 0,5 2,5	1,1 1,4 2,5	0,7 0,2 0,9	0,4 0,2 0,6	3,0 7,0 10,0	1,3 8,9 10,2
Лунка, мм²	16,0	12,0	34,0	40,0	19,0	47,0	52,0	54,0
Температура, °С • средняя • в конце испытаний	30,6 31,9	32,2 33,6	34,2 35,7	31,7 33,1	32,7 34,6	31,3 33,2	32,0 33,5	34,0 35,3
НИЗКОТЕМПЕРАТУРНЫЕ СВОЙСТВА								
Кинематическая вязкость, сСт, при температуре, °С • –30 • –20 • –10 • 0	1808 781 380 205	1819 780 378 202	2004 852 410 218	1888 800 384 204	3094 1186 525 262	2312 929 427 220	2703 1061 478 242	2785 1091 492 248
Температура, при которой вязкость достигает 5000 сСт, °С	–40	–40	–39	–40	–34	–37	–36	–35
Индекс вязкости	194	195	194	191	167	176	171	172
Температура замерзания, °С	–48	–48	–48	–47	–46	–44	–43	–46
КИНЕМАТИЧЕСКАЯ ВЯЗКОСТЬ ПРИ РАБОЧИХ ТЕМПЕРАТУРАХ								
Кинематическая вязкость, сСт, при температуре, °С • 40 • 100 • 120 • 150	34,46 7,59 5,40 3,55	33,75 7,41 5,27 3,46	35,64 7,70 5,49 3,57	33,45 7,28 5,17 3,39	36,64 7,25 5,07 3,27	33,32 6,95 4,90 3,20	35,16 7,13 5,01 3,24	36,01 7,27 5,10 3,30
Кинематическая вязкость в рабочей зоне, с учетом разогрева, сСт	5,48	4,92	5,16	5,09	4,87	4,33	4,91	4,90

Примечание. Цветом выделены образцы с лучшей суммарной оценкой по каждому виду испытаний.



2 место

Mobil Multi-Vehicle ATF, США

Цена 300 рублей за литр

Для этой жидкости, единственной из восьмерки, четко указано: рекомендовано фирмой «Форд» по стандарту Mercon V и Allison C-4. И есть еще несколько «соответствий» (meets). Замещаемых допусков по сравнению с другими испытуемыми немного, но замещает их эта жидкость весьма качественно.

 Высоний индекс вязкости, хорошие низкотемпературные свойства

 Разогрелось при испытании на модели зубчатого зацепления, а ведь высокая температура снижает рабочую вязкость



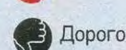
1 место

Motul Multi ATF, Франция

Цена 730 рублей за литр

Заменяет ATF по стандартам Dexron III и Mercon. На сайте фирмы список заменяемых спецификаций не помещается на страницу! Это явный лидер теста – и по стабильности вязкости, и по низкотемпературным свойствам, и по защитным функциям. Цена соответствующая.

 Высокие эксплуатационные свойства

 Дорого

В ЧЕМ ПРОБЛЕМЫ?

Жидкости ATF весьма капризны. Не всегда современная ATF может подойти старому автомату той же марки. То же касается взаимозаменяемости: скажем, автомату от «японца» 2006 года на специализированной ATF, адресованной современному «немцу», может стать нехорошо… Смазывать зубчатые колеса и подшипники такая атээфка будет, а вот гидротрансформатор может обидеться и объявить забастовку. Поэтому каждый производитель АКП ищет свое решение проблемы. И тем сложнее сделать универсальную, подходящую всем «мультяшку».

«жидкое сцепление» вам не придется. А в остальных случаях раздобытые нами сведения должны пригодиться. Сложив результаты, набранные во всех испытаниях, мы выяснили, что лучшими оказались продукты Motul и Mobil, от которых немного отстала жидкость Formula Shell.

Наши комментарии к каждому препарату – в подписях к фотографиям.





ЮНОШЕСКИЙ МАКСИМАЛИЗМ?

Сводим первый корейский хот-хэтч с основателем жанра | **Соперники** Kia cee'd GT и Volkswagen Golf GTI | **Автор** Вадим Никишев | **Фото** Александр Батыру

Идея витала в воздухе, жаркими волнами поднимающемся от асфальта «Смоленского кольца». В России наконец-то начали продавать горячий хэтчбек «Сид GT» – и мы не преминули взять к нему в сравнение…

– Поди, сведете с «Гольфом GTI»? – Макс Полозков из российского офиса «Киа» словно подслушал мой телефонный разговор с представительством концерна «Фольксваген». С немцами все было в зеркальном отражении: «Ой, а в паре с кем будете тестировать? Берете «Сид GT»? Мы так и думали!».

В общем, сравнение напрашивалось само собой.

РОЗА ВЕТРОВ

Подуй ветер с другой стороны, и марево рассеялось бы. С кем напрямую конкурирует новичок из Кореи? Макс Гомянин, вернувшись с европейской презентации «Джи-ти», привел в качестве соперников почти все компактные хот-хэтчи, представленные на нашем рынке. И формально он прав, хотя в рамках класса «Сид GT» не только самый доступный, но и самый маломощный: у конкурентов 2-литровые моторы развивают 220 сил и выше, а у «корейца» всего 204 «лошадки», снятые с мотора объемом 1,6 литра.

Если подходить к покупке «зажигалки» с позиции «быстро ездить и много возить», тогда прямой путь к дилерам «Шкоды», где можно присмотреться к 220-сильному универсалу «Октавия RS». Или к «Форду» за 250-сильным «сараем» «Фокус ST».

Смотрите на iPad:
мчим по треку



Kia cee'd GT

ДЕБЮТ: 2014 год

ДВИГАТЕЛЬ: 1,6 л; 150 кВт/204 л.с. при 6000 об/мин; 265 Н·м при 1750–4500 об/мин

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 6-ступенчатая механическая

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ: 230 км/ч

РАЗГОН 0–100 КМ/Ч: 7,7 с

ЦЕНА: 1 059 900 руб.

Volkswagen Golf GTI

ДЕБЮТ: 2013 год

ДВИГАТЕЛЬ: 2,0 л; 162 кВт/220 л.с. при 4500–6200 об/мин; 350 Н·м при 150–4400 об/мин

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 6-ступенчатая механическая

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ: 246 км/ч

РАЗГОН 0–100 КМ/Ч: 6,5 с

ЦЕНА: от 1 317 000 руб.; тестовый автомобиль – 1 419 490 руб.

Салон добротный, богато упакованный и эргономичный. Претензии есть лишь к механизму выбора передач.



Сиденья «Рекаро» фиксируют тело лучше, чем кресла «Гольфа». Но если спинка стоит вертикально, подголовник давит на затылок.

А когда стоит задача валить «на все деньги» во время трек-дней, то лучшего варианта, чем «Рено-Меган RS» с пакетом «Кап» и не найти.

Впрочем, не рано ли мы сбрасываем со счетов «Сид GT»? Может, сначала посмотрим, каков он на «Смоленском кольце»? А «печкой» выступит все же «Фольксваген-Гольф GTI».

МАЛЫЙ ГАЗ

Пока машины на пит-лейне, окидываю их взглядом. «Киа» выглядит горячее! Ведь даже обычный «Сид» эффектнее гражданского «Гольфа», а версии GT на 18-дюймовых колесах, украшенной оптическими «пушками» в развитых бамперах, скромняга GTI вообще не чета. Он лишь намекает на свой потенциал разведенным выхлопом, козырьком спойлера над пятой дверью да красной нитью, продернутой от внешних уголков фар через радиаторную решетку. Кто-то скажет, что «Гольф» скучен. Другие назовут дизайн «Киа» кичливым. А я думаю иначе: оба классные, но каждый по-своему.



В центральном окошке живет либо традиционный спидометр, либо масса индикаторов, полезных и не очень.

А теперь заглянем в салоны и багажники. По практичности – паритет. При схожих грузопассажирских возможностях «Сид» удобнее для задних пассажиров – ме́ста для ног чуть больше, центральный туннель сошел на нет. Как ни странно, «Киа» покомфортнее и на ходу – даже несмотря на то, что у «Гольфа» профиль шин выше! По крайней мере, частокол мелких неровностей на дорогах общего пользования «Сид» сглаживает благороднее, а «Фольксваген» дотошно

Как похожи интерьеры! В «Фольксвагене» всё чуть более зрело и, как ни странно, не столь тяжеловесно.



На центральный дисплей «Гольфа» можно вывести лэп-таймер, но отсекать круги придется вручную.

транслирует их в салон. Но на пологих асфальтовых волнах «немец» воспринимается более собранным.

Корейцы помнят, что встречают по одежке, поэтому в «Сиде» глаз сразу цепляется за сиденья «Рекаро»: они плотнее гольфовских и установлены ниже. Но берешься за рычаг шестиступенчатой механики – и вот первое разочарование: ходы короткие, но селективность не идеальная. Поэтому на светофорах я несколько раз позорно глох, будучи уверенным, что включил первую, хотя на самом деле пытался стартовать на третьей. Еще пару раз «Сид» дергался, когда я хотел тронуться без добавления газа: с холостых оборотов «Киа» катиться не желает. «Фольсваген» этих недостатков лишен.

И рулевое управление «Гольфа» настроено лучше: баранка легче, но при этом естественнее, особенно в малых углах. В горячей версии «Сида», кстати, отказались от кнопки на руле, меняющей производительность электроусилителя, – клавиша *GT* тут переключает лишь конфигурацию «рисованной» комбинации приборов. У «Гольфа GTI» можно играть усилием на штурвале, откликом на акселератор и жесткостью электронно-управляемых амортизаторов. Впрочем, выбор режимов правильный характер автомобиля радикально не меняет.

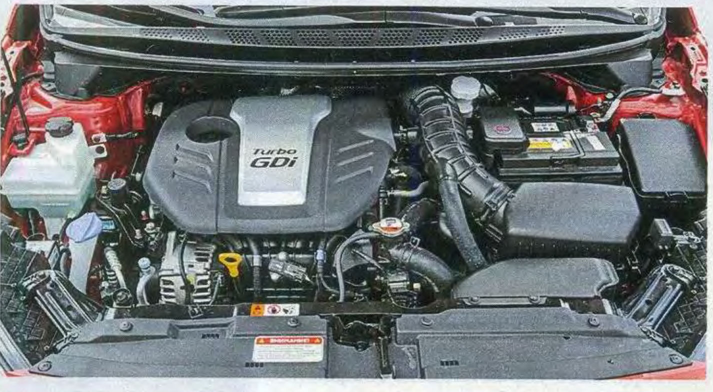
По-разному настроены тормоза. Сначала кажется, что фольксвагеновская педаль излишне чувствительна, но к усилию быстро привыкаешь. И дозировать замедление на дорогах



Клетчатая обивка – то, чего пока нет у «Киа». Речь не о ткани, а о милой традиции, за которую можно держаться поколениями.

ВРЕМЯ КРУГА
1.56,6

«Твин-скролл», непосредственный впрыск, изменяемые фазы – и с 1,6 литра рабочего объема сняли 204 сил и 265 Н·м. Неплохо, но уже маловато по современным меркам.





Тормоза кажутся скромными, однако на десятиминутную сессию их хватает. Выбирая диски меньшего диаметра, смотрите, чтобы суппорты не задевали за спицы.

общего пользования – одно удовольствие. Ход педали тормоза «Киа» больше, а при экстренном замедлении она уходит глубже, чем ожидаешь.

БОЛЬШИЕ ГОНКИ

Заезды на автодроме частенько вносят коррективы в повседневные оценки. Мы решили приурочить тест к этапу любительской серии Russian Hot-Hatch Club Championship – самой популярной среди владельцев горячих хэтчбеков. Кстати, подай мы заявки в RHHCC, эти машины оказались бы в разных классах. «Киа-Сид GT» – в зачете Warm Street, в котором мощность двигателей ограничена 210 «лошадками». И бился бы со 180-сильными «Опелем-Астра GTC»,



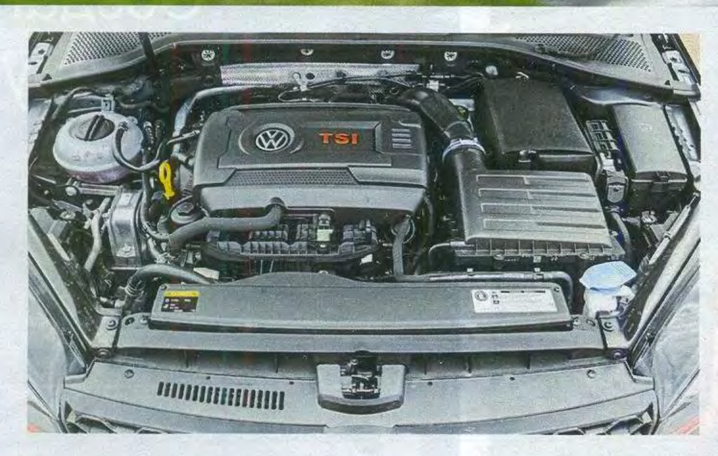
У «Сида GT» отменное шасси – не выматывающее в городе и наделяющее автомобиль правильными, в меру азартными повадками.



На автодроме «Киа» не хватает тяги. В сегменте компактных хот-хэтчей уже не встретить моторов объемом меньше 2 литров.



ВРЕМЯ КРУГА
1.52,9



С 2 литров на версии GTI снимают 220 сил и 350 Н·м. И запас по форсировке гораздо выше, чем у «Киа».



Привод тормозов у «Гольфа» информативнее, а вот тормозные механизмы на автодроме сдают раньше.

«Шкодой-Октавия» с 1,8-литровым TSI и «Фабией RS», «Сеатом-Леон FR» и БМВ-120i, а также с 200-сильными «Тойотой-GT 86», «Хондой-Сивик Тип R» и «Рено-Клио RS»…

«Гольф GTI» в классе Hot Street соперничал бы с «Меганом RS», «Астрой OPC», «Маздой-RX8» и «Хондой-S2000». Причем сразу оговоримся: чип-тюнинг и более цепкие шины разрешены даже в «дорожных» классах (в RHHCC есть еще гоночные, допускающие серьезные переделки), поэтому претендовать на подиум в «стоке» – утопия. Что же, будем надеяться, наши стандартные машины не сильно помешают завсегдатаям заездов на время круга.

Тест-пилотом выступил еще один Макс. В прошлом Максим Белоцкий выигрывал любительский чемпионат RHHCC, в феврале этого года стал бронзовым призером престижной «Гонки звезд», которую организует наш журнал, а летний сезон проводит в Российской серии кольцевых гонок, где борется за очки в классе «Национальный» на седане «Фольксваген-Поло». Ему еще предоставим слово, а сейчас прохвачу-ка по знакомому автодрому сам.

«Гольф GTI» верен традициям, но более требователен к пилоту, чем «Киа».

Первое впечатление от «Сида GT»: вместо 204 призовых рысаков под капот запрягли такой же табун трудолюбивых пони. Разгон под полным дросселем линейный: нет ни турбоямы, ни турбовзрыва. Отсечка мягко срабатывает на 6800 об/мин – пора переключаться. И вот что удивительно: на автодроме механизм выбора передач уже не раздражает! Перед выездом на трассу опасался ненароком воткнуть вторую вместо четвертой – а в ходе заездов ни разу не ошибся.

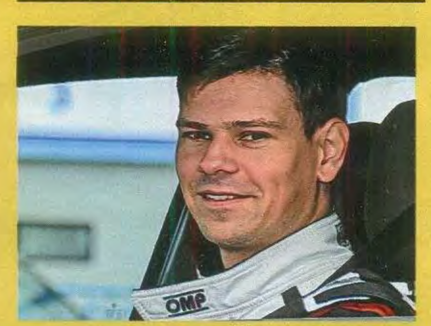
И к тормозам в таких условиях быстро приноравливаешься, а шасси и вовсе вызывает восторг. Баланс нейтральный, нет явного сопротивления на входе в поворот, под сброс газа корма мягко уходит в скольжение. Поставив «Сид GT» на дугу, можно смело открывать газ: с легкой пробуксовкой внутреннего колеса (разумеется, систему стабилизации перед выездом отправили в отпуск) «Киа» начинает уверенно ускоряться. Отлично!

С «Гольфом GTI» так не получается. Да, на прямых дополнительные 16 «лошадок» и 85 ньютон-метров решают многое: «Гольф» ощутимо динамичнее. Но в поворотах работать тягой приходится аккуратно: чуть пережал – и соскользнула передняя ось, резче прикрыл – и лови занос. Да и тормоза гоночному режиму не рады: периодически просыпается ассистент торможения, не давая после зоны замедления своевременно уйти на газ, а электронная блокировка дифференциала XDS+ дополнительно нагружает

механизмы – и круга с четвертого эффективность торможения ухудшается. Кстати, система стабилизации полностью не отключается, но в усыпленном режиме работает очень ненавязчиво, не мешая пилоту учиться на своих ошибках.

Так что если говорить о балансе, то «Сид GT», пожалуй, гармоничнее признанного эталона! Да, «Фольксваген» заметно быстрее: 3357 метров «Смоленского кольца» он преодолел за 1 минуту 52,9 секунды, а лучшее время «Сида» – 1 минута 56,6 секунды. И все же амбиции фирмы «Киа», построившей свой первый хот-хэтч, никак не назовешь юношеским максимализмом. С чем мы корейцев и поздравляем. ЗР

СЛОВО ЧЕМПИОНА



Максим БЕЛОЦКИЙ,
чемпион RHHCC,
пилот Российской серии кольцевых гонок

Если резко осаживать, то «брейк-ассист» на «Гольфе» буквально всасывает педаль и не дает вовремя открыться. Впрочем, на треке достаточно быстро понимаешь, где грань его срабатывания, – информативности хватает. На «Киа» тоже есть «брейк-ассист», но он работает мягче, отпускает раньше. С таким мне проще дозировать замедление.

Звук «Гольфа» ощутимо приятнее, а мотора «Киа» вообще не слышно. «Гольф» рвет, особенно с 5000 об/мин, – пушка! Но тяга зависит от угла поворота руля: распрямил его – автомобиль подумал немного и честно выдал всё, что мог. На «Киа» тоже есть похожий эффект, но я адаптировался и мог ускоряться еще до выхода из поворота – а к этой особенности «Фольксвагена» так и не смог привыкнуть.

«Гольф» вообще порезче. Прикроешь газ – появляется лаг: мотор не сразу откликается на подачу тяги. На входе в поворот надо так четко сработать, чтобы пройти весь поворот не закрывая газа. Но все равно: ты загрузил автомобиль, он пишет дугу, на разгоне начинает проскальзывать – и тут скачком поднимается давление, «Гольф» срывается в излишний букс. Прикрываешь газ и теряешь доли секунды. К этому можно привыкнуть и проехать быстрее, но к «Киа» присидеться намного проще. На «Сиде» руль периодически наливался тяжестью, которая не нужна. На «Гольфе» усилие нарастало логичнее. «Киа» заметно мягче, и при этом его не разбалтывает. Он послушно реагирует на доворот руля, тогда как на «Гольфе» надо использовать инерцию: чуть перестарался – и электронные помощники начинают вмешиваться и разбалансируют машину. Вот ты садишься, садишься, садишься в поворот, начинаешь проскальзывать, и тут – бац! – «Гольф» тебя неправильно понял, начал подламываться и ты потерял скорость. А если скользишь на «Киа», электроника этому не препятствует.

«Гольф GTI» – это заслуженная история и инжиниринг. Но фирма «Киа» построила шикарную машину. Для корейцев это первый опыт?! Объем инжиниринговых и тестовых работ наверняка титанический. Если мотор окажется без детских болячек, а мощность подгонят под налоговые ограничения, то цены «Сиду GT» не будет.

БАЦИЛЛЫ ДЕЦИБЕЛОВ

Уменьшаем шум в салоне автомобиля | **Три** технологии | **Автор** Михаил Колодочкин



Хотите, чтобы в салоне вашего автомобиля стало заметно тише? Кто же не хочет! Мы дуреем от нами же порождаемого грохота. А тишина сегодня – это лишь более тихий шум, к которому ты давно привык... Между тем Всемирная организация здравоохранения предупреждает: продолжительное воздействие шума, превышающего 80 дБА, приводит к неприятным последствиям – от слуховых до сердечно-сосудистых, да еще с язвой в придачу!

Любители музыки и тюнинга исповедуют радикальный подход к борьбе с шумами, порой разбирая машину до основания. Это занятие для исполинов духа. В большинстве своем автолюбители не готовы выкладывать приличные деньги, тратить массу времени и сил ради неуловимых децибелов. Вот если бы сравнительно недорого и без разборки салона, тогда еще можно подумать…

И мы подумали. После чего решили испытать антишумные составы, которые наносят на днище и колесные ниши. Ведь при размеренной езде именно шум от дороги является основной составляющей лишних децибелов. А вместо состязаний различных баллончиков и банок мы решили сравнить методы нанесения составов. Иными словами, будем оценивать не столько сами средства, сколько технологию их применения. Выбранные нами препараты показаны на фото. Баллончики и банки для ручного нанесения приобрели в столичных магазинах, где особого выбора, кстати говоря, и не было – пришлось поискать! Что до профессионального препарата под грунтовочный пистолет, то выбрали самый массовый продукт, используемый во многих автосалонах.

ТРИ ТЕХНОЛОГИИ И ТРИ АВТОМОБИЛЯ

Подходящих технологий набралось три. Самый простой и дешевый способ – купить десяток аэрозольных баллончиков с антишумным препаратом и распылить их содержимое. Второй вариант – из социалистических времен: вооружиться банкой с подходящей мастикой и нанести покрытие кистью. Наконец, третий путь – сдаться на милость специализированного сервиса, оборудованного компрессорами и грунтовочными пистолетами.

Поскольку мы взяли три новеньких «круза», стартовые условия для всех препаратов одинаковы.





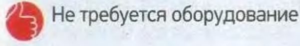
«Элтранс», Россия

Мастика противошумная полимерно-битумная (аэрозоль)

85 руб. за один баллон. На «Круз» ушло 10 баллончиков, итого 850 руб.



Не требуется оборудование



Уровень шума практически не снижает: зафиксированные изменения лежат в пределах точности измерений. Неприятный запах. Большие потери при нанесении: препарат стекает на пол



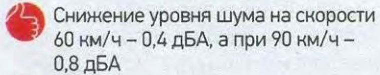
«АвтоNOL», Россия

Мастика сланцевая антикоррозионная антишумовая

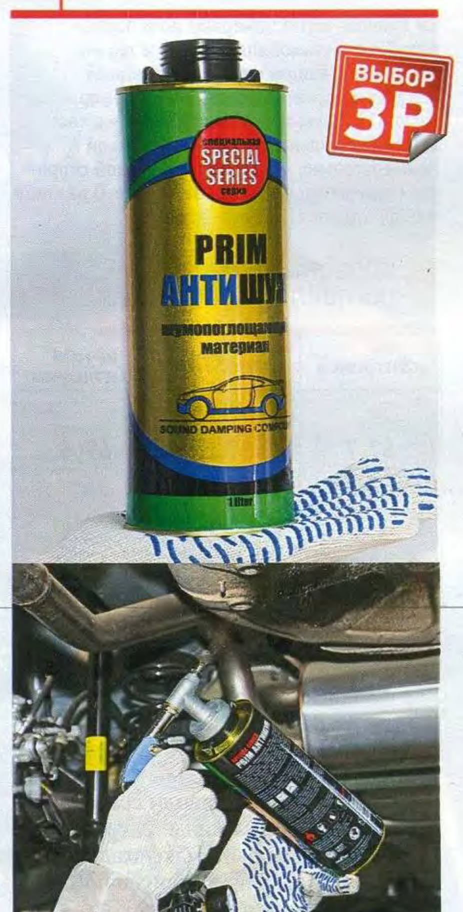
Цена банки 250 руб. На обработку «Круза» ушло две банки, итого 500 руб.



Снижение уровня шума на скорости 60 км/ч – 0,4 дБА, а при 90 км/ч – 0,8 дБА



Трудоемкая «гаражная» технология; результат красотой не блещет, а вот запах присутствует



«PRIM Антишум», Россия

Шумопоглощающий материал

Стоимость обработки автомобиля «Шевроле-Круз» около 15 000 руб.



Реальное снижение шумности на 3,5–3,8 дБА. Качественное покрытие стабильной толщины. Запаха практически нет. Самому ничего не нужно делать

Необходим визит на сервис. Самая дорогая технология



Уровень шума измеряют до и после обработки автомобиля в одних и тех же условиях. В нашем случае это гладкий асфальт. Сертифицированный шумомер – Testo 816. Частотное взвешивание – в соответствии с характеристической кривой А. Примечательно, что на более высокой скорости (замеры проводились за городом) разница между «до» и «после» – заметнее.

Уровень шума* до/после обработки, дБА

«Элтранс»	«АвтоNOL»	«PRIM Антишум»
при 60 км/ч		
67,7 / 67,8	67,5 / 67,1	67,6 / 64,1
при 90 км/ч		
72,8 / 72,6	72,5 / 71,7	72,5 / 68,7

*Замеры на уровне головы водителя.

Как правильно поставить эксперимент? Поскольку разные автомобили изначально шумят неодинаково, а результаты обработки могут сильно зависеть от модели авто, мы решили сравнивать одинаковые машины: исходные условия должны быть максимально близкими. Марка принципиального значения не имеет: можно сопоставить три «мерседеса» или, скажем, три «гранты»… В итоге остановились на «Шевроле»: в одном из автосалонов нам выделили для экспериментов три абсолютно новеньких «круза».

Методику проверки выбрали следующую. Для начала провели шумовые замеры всех трех автомобилей на тестовой асфальтовой дороге. Уровень шума измеряли в области головы водителя на скоростях 60 и 90 км/ч; помогал нам сертифицированный шумомер Testo 816. После занесения исходных данных в протокол направились



Разборка автомобиля не нужна: достаточно снять колеса и подкрылки, после чего можно приступать к обработке. Другое дело, если речь идет не о новенькой машине: придется устроить ей основательную мойку снизу.

в ремзону того же автосалона – с баллончиками, банками и пистолетами. На каждой машине обработали днище и колесные арки, старательно обходя выпускную систему и подвижные элементы. После того как материалы высохли, вернули на место снятые колеса и подкрылки, после чего отправились на ту же тестовую дорогу и вновь позвали на помощь шумомер.

Итоги сражения за тишину приведены в таблице.

НЕ ШУМИТЕ!

Америку мы не открыли: самое дешевое средство – аэрозоль – практически не повлияло на уровень шума. Разница в показателях «до» и «после» сопоставима с погрешностью измерений. Заметим, что препаратам «Элтранс» в этом номере вообще не везет (см. материал про «антидождь»), но это не чей-то злой умысел, а просто досадное совпадение.

Густая мастика «АвтоNOL» раскрасит выходные новыми оттенками. Орудовать кистью под машиной неудобно, а добиться ровного покрытия с непривычки тяжело. Если же постараться, результат будет лучше, чем после применения аэрозоля. Хотя нужно иметь очень тонкий слух, чтобы почувствовать разницу.

А вот материал «PRIM Антишум», который наносится грунтовочным пистолетом, дает эффект – и его можно оценить не только шумомером, но и на слух. Так называемые вакуумированные микросферы с резиновой крошкой и прочими хитроумными компонентами ощутимо снижают уровень шума и вибраций в салоне автомобиля. На скорости 90 км/ч удалось выиграть почти 4 дБА, то есть автомобиль стал тише почти в два с половиной раза! Недостаток лишь один – дороговато. Да и самостоятельно такую работу провести трудно – придется обращаться к специалистам.

Бывалые, впрочем, говорят, что в автосалон ездить совсем не обязательно. Мол, любой гаражный умелец проведет такую работу за меньшие деньги – пистолеты и подъемники сегодня не в диковинку, а препарат можно раздобыть. Не будем с этим спорить. В любом случае важен результат: бороться с вредными «бациллами» можно! А помимо снижения уровня шума вас ждет бонус в виде антигравийной и антикоррозионной защиты кузова, а также его термоизоляции.

В общем, не шумите! ЗР

Редакция благодарит компанию «Автоцентр Сити» за помощь в организации съемок и проведении испытаний.

ЧТО ТАКОЕ ДЕЦИБЕЛ

Децибел (дБ) – безразмерная величина, предназначенная для выражения в логарифмическом масштабе отношения измеряемой и исходной величин. Используется при измерении значений, меняющихся в широком диапазоне: оперировать небольшими числами вроде 20, 30 или 100 куда проще, чем соотношениями 100, 1000 или 10 000 000 000.

Самый громкий звук отличается от самого тихого, который может уловить наш слух, на 130 дБ (в 10 000 000 000 000 раз). Шелест листвы – это примерно 15 дБ, офис с сотрудниками – около 60 дБ, мотоцикл – ориентировочно 85 дБ, а травматический порог – около 160 дБ.

Чувствительность уха сильно зависит от частоты звука. Поэтому в шумомерах вводят так называемую А-коррекцию уровня звукового давления, что приближает результаты замеров к реальным ощущениям человека. Такой скорректированный уровень шума тоже измеряют в децибелах и обозначают дБА.

Разница в 3 дБА означает, что измеряемая величина отличается от базовой вдвое. В былые времена модно было сравнивать «Чайку» с «москвичами»: крутой лимузин был тише малолитражки примерно на 6 дБА!

КРАСОТА НА СЕМЕРЫХ

Citroen Grand C4 Picasso глаза в глаза | **Производство** Франция | **В продаже** в России с весны 2014 года | **От** 1 104 900 рублей | **Автор** Юрий Тимкин



Что-что? Протестировать на выходных новый «Ситроен-Гранд С4 Пикассо»? Провести уик-энд вдали от дома совсем не улыбалось, но опечалиться я не успел.

Почему бы не взять семью и не рвануть из города? Остановимся на берегу Волги, в семейном отеле. Ведь у нас, кажется, 10-летие свадьбы? Вот и отметим!

В МЫЛЬНОМ ПУЗЫРЕ

Когда дебютировал последний С4, я почти уверился, что «Ситроен» перестал выпускать неординарные автомобили, заставляющие изумляться и показывать на них пальцем. Но тягу к нонконформизму из «двух шевронов» не вытравить! Взгляните на новый «Гранд С4 Пикассо»: столь смелого дизайна у других минивэнов вы точно не встретите. Изумляющие своими формами фары, огромные треугольные боковые стекла, замысловатые фонари в виде положенной на бок буквы *П* – готовый экспонат для музея современного искусства! Кстати, у стандартного «С4 Пикассо» задняя светотехника не столь вычурная. Версия «Гранд» отличается не только этим. У нее растянутая на 112 мм колесная база, кузов длиннее на 169 мм (масса выросла на 35 кг). Ощутимо изменился силуэт: крыша здесь не столь покатая, а дверь багажника почти вертикальная.

Перекройка кузова позволила внедрить дополнительный ряд кресел. Но пусть вас не вводит в заблуждение слово «Гранд» в названии машины – на камчатке тесно даже первоклашкам. И если в строю все сиденья, то багажника, считай, нет – его объем всего 170 литров.

Я сразу сложил третий ряд под пол и получил необходимый простор. Пара чемоданов, рюкзак, спортивная сумка, штатив для фотоаппарата и детская складная коляска не без труда, но поместились.

Багажник функциональный: ровный пол, прямые стенки с удобными подпружиненными петлями. Подсветка – это съемный фонарик, который может пригодиться в дороге. В топ-комплектации, а в моем распоряжении была именно такая машина, пятая дверь снабжена электроприводом. Не у каждого конкурента есть такая опция.

Закончив с погрузкой багажа, установил детское кресло: десять секунд – защелкнулись замки на креплениях «изофикс». И двухлетняя дочка с восторгом принялась осваивать новый для нее мир: моментально откинула встроенный в спинку переднего сиденья столик, включила его подсветку и при помощи эластичного ремня закрепила коробку с карандашами. Мигом обжилась!

Второй ряд – это три раздельных сиденья, каждое из которых можно перемещать в продольном направлении. Спинки регулируются по углу наклона. Пол ровный, а под ним пара потайных ящиков. И простора хватает во всех направлениях – двое взрослых и ребенок в детском сиденье друг другу не мешают. Но сидеть не особо удобно: подушки коротковаты, а боковая поддержка у спинок чисто символическая.

Прыгаю за руль и… От обилия света кажется, будто очутился внутри мыльного пузыря! Дело не только в панорамной крыше, но и в гигантском ветровом стекле. Оно настолько велико, что салонное зеркало подвесили на длинном кронштейне, а солнцезащитные козырьки снабдили дополнительными сдвижными шторками.

Citroen Grand C4 Picasso

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Длина×ширина×высота, мм	4597×1826×1644
Колесная база, мм	2840
Колея спереди/сзади, мм	1576/1590
Объем багажника, л	170–2181
Снаряженная/полная масса, кг	1395/2150
Разгон 0–100 км/ч, с	12,6
Максимальная скорость, км/ч	189
Топливо/запас топлива, л	ДТ/55
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	4,0

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, расположен спереди поперечно, Р4, 16 клапанов, 1,6 л; 84 кВт/115 л.с. при 3600 об/мин; 270 Н·м при 1750 об/мин

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; Р6

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 205/55R17





Интерьер нарисован не менее смело, чем внешность. Таким и должен быть настоящий «Ситроен»!

Селектор управления роботом расположен неудачно. Я часто путал его с рычажком включения дворников.

Менять настройки климата через сенсорный экран неудобно – надолго отвлекаешься от дороги.

Виртуальные приборы хорошо читаются только в пасмурную погоду: яркий солнечный свет делает их блеклыми.

Схожие решения были и у предшественника.

Приборы по-прежнему расположены посередине передней панели, но теперь это не три разных экрана, а один-единственный дисплей с диагональю 12 дюймов. Шкáлы на нем рисованные, как у «Рейндж-Ровера» и «Мерседес-Бенца» S-класса. Неплохая компания, правда?

Руль наконец-то избавился от неподвижной ступицы и щегольски подрезан по нижней хорде. На консоли минимум кнопок, все настройки – через сенсорный экран центральной консоли. Называйте меня ретроградом, но управлять климатом обычными крутилками сподручнее. Да и подтормаживает экран, откликаясь на прикосновения с секундной задержкой.

Передние кресла скроены как по мне! Особенно порадовал уютный подголовник с двухмерной регулировкой. Я уже не говорю про встроенный массажер – очередную вещицу из арсенала представительских автомобилей. Мало того, у кресла переднего пассажира есть выдвижная оттоманка с электроприводом!

Между передними сиденьями притулился съемный бокс с двумя подстаканниками и вместительным ящиком. Еще одна ниша обнаружилась в центральной консоли, в недрах которой размещена розетка на 220 В, прикуриватель, AUX-вход и два гнезда USB. Класс! Но чтобы увидеть все это хозяйство, надо нагибаться – а на ощупь флешку не вставишь.

В ОЖИДАНИИ АВТОМАТА

Все пристегнулись? Поехали!

Вместо того чтобы тронуться, «Ситроен» жизнерадостно замахал дворниками. Это я промахнулся (и делал это потом еще не раз) мимо изящного рычажка роботизированной трансмиссии, расположенного на рулевой колонке.

Щелк – теперь точно поехали!

Шестиступенчатый робот ETG с одним сцеплением – товарищ норовистый. Паузы и рывки в переключениях – для него норма жизни. Особенно сильно они проявляются при переходе со второй передачи на третью. Желаете сами? Подрулевые лепестки вам в руки!

Слабости робота старательно нивелирует дизельный мотор. До чего же хорош! Работает тихо, без вибраций,

> **Прыгаю за руль и... От обилия света кажется, будто очутился внутри мыльного пузыря!**



⬆ Второй ряд весьма просторен. Особенно порадовало отсутствие напольного туннеля.

⬇ Кресло-оттоманку в этом сегменте предлагает только «Ситроен». Жаль, для задних пассажиров оно недоступно.



⬇ При семерых пассажирах места для багажа практически не остается.



УЗКИЙ СЕМЕЙНЫЙ КРУГ

Семиместных дизельных компактвэнов на российском рынке – раз-два и обчелся. Помимо «Ситроена-Гранд С4 Пикассо» (от 1 104 900 рублей) предлагают всего три модели. «Шевроле-Орландо» (2,0 л, 163 л.с.) можно приобрести исключительно с шестиступенчатым автоматом. Цена – от 1 049 000 рублей. «Опель-Зафира Турер» ставит перед выбором из двух турбодизелей. С 2-литровым 130-сильным модель доступна как с шестиступенчатой механикой, так и с шестиступенчатым автоматом. Обойдется такая «Зафира» минимум в 1 126 000 рублей. Двухлитровая 165-сильная версия идет только с автоматической трансмиссией, а цена на нее стартует с 1 288 000 рублей. «Фольксваген-Туран» с шестиступенчатой механикой и 2-литровым турбодизелем (110 л.с.) оценен рынком минимум в 1 103 000 рублей. Шестиступенчатая трансмиссия DSG поднимает цену до 1 324 000 рублей.

а динамика и вовсе покорила. Загруженный почти под завязку «Гранд» ретиво набирает ход даже в горку. Здесь точно под капотом 115 «лошадок»? По ощущениям, минимум на два десятка больше. При этом аппетит у двигателя более чем скромный: по данным маршрутного компьютера, всего 4,5 л/100 км – даже с учетом пробок, в которых пришлось потолкаться.

Понравилась и управляемость. В новом поколении «Гранд С4 Пикассо» скинул почти полтора центнера. Прежняя вальяжная, размашистая поступь сменилась озорным и зажигательным драйвом – ну, по вэновским меркам, конечно. Автомобиль охотно прошивает связки S-образных поворотов и практически не досаждает кренами, а руль радует четкой обратной связью. И лишь тормоза остались типично французскими: малейшее касание педали – и экипаж повисает на ремнях безопасности. Дочку это смешило, а вот жена отпустила пару едких комментариев насчет мастерства водителя.

Выводя новый «Пикассо» на российский рынок, французы не стали вносить изменений в подвеску (слишком велики объемы работ для небольшого, по сути, рынка). И это, увы, чувствуется. Машина вздрагивает даже на незначительных неровностях. Подвеска неожиданно громко гремит



Чтобы запихать все это, пришлось сложить третий ряд, который, к слову, не слишком функционален.



Откидные столики фантастически функциональны: есть даже подсветка и подпружиненный ремешок для мелочовки.

Во втором ряду – потайные ящички под ковриками. В них поместится много всякой всячины.



на ухабах, с пассажирами приходится разговаривать на повышенных тонах. «Лежачие полицейские» переезжаешь шепотом. Трамвайные пути – тоже. В Тверской области на участке со снятым слоем асфальта приходилось ползти со скоростью пешехода. Эх, как жаль, что на «С4 Пикассо» и на длиннобазную версию «Гранд» не ставится знаменитая подвеска «Гидрактив»!

Еще рывок – и мы в гостинице. Вечером обсуждали с супругой не новые для нас места, а машину. Она со знанием дела покритиковала дерганую роботизированную коробку – дескать, предпочла бы модификацию с обычным автоматом. Пальцем в небо? Как бы не так! Со дня на день начнутся продажи бензинового 150-сильного «Ситроена-Гранд С4 Пикассо» с шестиступенчатым гидромеханическим автоматом, и стоить он будет на уровне дизельного с роботом. Интересный вариант. На такой машине я с удовольствием махнул бы и в дальний вояж. Может, получится взять ее на 11-летие семейной жизни? Родные только за! ЗР

Стиль, стиль и еще раз стиль!

Слишком жесткая задняя подвеска, да и робот треплет нервы

ТЕСТЫ

Смотрите на iPad: устанавливаем тюнинговые

ОСТАНОВКА ПО ТРЕБОВАНИЮ

Выбираем передние тормозные механизмы для «Калины 2» | **Соперники** Proma Brakes, JBT Brakes, High Performance Brakes | **Автор** Вадим Никишев | **Фото** Александр Батыру

Мы взялись подготовить редакционный ВАЗ-21927 к участию в любительских кольцевых гонках. Попробуем нащупать баланс и построить автомобиль, на котором можно не только показывать достойные результаты в заездах на время круга, но и с удовольствием ездить каждый день – ведь надежные тормоза, мощный мотор и хорошая управляемость не помешают и на дорогах общего пользования.

Первым делом, конечно, тормоза. Причем передние: при интенсивном замедлении значительная часть веса автомобиля распределяется вперед, поэтому именно на них ложится основная нагрузка по переводу кинетической энергии в тепловую. А как оценить, насколько выигрывают выбранные нами механизмы у штатных? Мы решили воспользоваться комплексным параметром – будем засекать время прохождения «Смоленского кольца». Ведь чем эффективнее тормоза, тем дольше можно держать открытым газ и бить по педали тормоза ближе ко входу в поворот. Посмотрим не только на пиковые значения замедлений, но и на стабильность работы тормозов: сколько кругов без остановки выдержат тюнинговые механизмы?

Перед началом испытаний «Калину» подготовили: заменили моторное масло и залили тормозную жидкость «Мотюль-RBF660» с точкой закипания 325 °С – такую используют в гоночных автомобилях. Правда, на зиму ее придется заменить обычной: слишком уж гигроскопична.

Отложили в сторону родные колёса. Во-первых, на универсальных шинах штатной размерности на автодроме делать нечего. Во-вторых, увеличенные тормоза требуют иного размера диска. Остановились на колесах 15×6,5 ЕТ35 тольяттинской фирмы «Слик»: ковка легкая и прочная, а размер подходит для всех



Proma Brakes
время круга **2.02,2**

HP Brakes
время круга **2.02,0**

автовазовских моделей. На прилагаемых документах предупреждение: литера *S* в названии модели сообщает лишь о спортивном дизайне, диски не предназначены для соревнований. Для гонок «Слик» действительно производит колеса на заказ. Но все любители на «ладах», которых мы опросили, гоняют и на продукции «из магазина» – и проблем не отмечали.

В нашем сравнительном тесте шин категории «Экстрим Перфоманс» (ЗР, 2014, № 2) победила «Иокогама-AD08R» – но таких шин нужного размера 195/50R15 не было. Поэтому стали искать покрышки «Хэнкук-Вентус R-S3», которые в том же тесте доказали, что практически не уступают лидеру, – и получили три комплекта в представительстве компании «Хэнкук Тайр Рус».

На новых колесах «Калина» преобразилась. У руля появился ощутимый «ноль», реакции на его повороты стали острее. При этом профиль дороги транслируется в салон ненамного подробнее. Но появился легкий специфический гул, меняющий тональность в зависимости от скорости. Впрочем, для автогурмана

В день теста тормозов «Лада» намотала по «Смоленскому кольцу» больше 150 гоночных километров!



видео см. с. 32

JBT Brakes
время круга 2.01,7

Легкой «Калине» хватает и штатных тормозов – более эффективные механизмы пригодятся, когда мы форсируем мотор.

Все механизмы подключали через одни армированные шланги. Такие предлагают в комплекте HP Brakes – для «Лады» их придется дорабатывать. А шланги от JBT встали без проблем.



это песня, из которой просто исчезли фальшивые нотки, пропеваемые штатными шинами «Кама-217» во время пробуксовки при мало-мальски бодром старте. Цепкие покрышки «Хэнкук-Вентус R-S3» подают голос только в экстремальных режимах, которых мы достигли лишь на автодроме.

В качестве экспертов пригласили тест-пилота «За рулем» Олега Петрикова и чемпиона тайм-аттаковых гонок RHHCC Сергея Удотова. Они поочередно полировали «Смоленское кольцо» до тех пор, пока не начинала ухудшаться стабильность замедления. Затем тормозам давали остыть, механики профессиональной гоночной команды



Proma Brakes

Диск 286×22 мм, составной
Суппорт 4-поршневой, ТМ 5.286
Колодки Ferodo FRP218H DS2500
Цена комплекта 37 540 рублей
Время круга 2.02,2

Особенности: замедление дозируется в большей степени изменением усилия на педали, нежели ее ходом.



HP Brakes

Диск 286×26 мм, составной
Суппорт 6-поршневой
Колодки HP Brakes, состав Sport
Цена комплекта 42 000 рублей
Время круга 2.02,0

Особенности: педаль мягкая, перемещение большое, как со штатной системой.

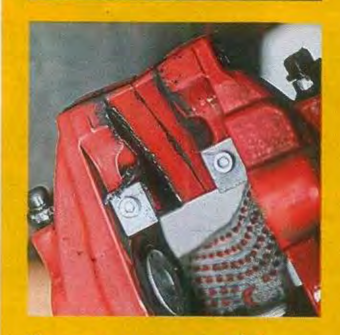


JBT Brakes

Диск 284×22 мм, цельный
Суппорт 4-поршневой, СМ4 Р
Колодки JBT N17
Цена комплекта 36 000 рублей
Время круга 2.01,7

Особенности: по балансу усилия и перемещения педали – средние между HP Brakes и Proma Brakes. **По сумме качеств – лучшие.**

ПРОМАзали?



Увы, так понравившийся комплект Proma Brakes после демонтажа заставил присвистнуть. Похоже, в экстремальных режимах ротор начинает перекашивать: он буквально снимает стружку с суппорта. Тема остается открытой, производитель обещал разобраться в проблеме, а пока директор компании «Прома» Андрей Сисюкин рассказал следующее:

– Касание ротором верхней части внешней половинки тормозного суппорта происходит в результате выборки зазоров в размерной цепи и ступичном подшипнике по причине повышенной динамической нагрузки на внешнем колесе в поворотах. На других испытанных тормозах этого не произошло вследствие изначально большего зазора между тормозным диском и суппортом.

Мы выпускаем два типа тормозных суппортов: дорожные, которые испытывал ЗР, и гоночные. Одно из различий между ними – в гоночном увеличен зазор между ротором и суппортом. В дорожном варианте мы его не увеличиваем, руководствуясь соображениями безопасности: при большом износе пластина колодки попадает в зазор между тормозным диском и суппортом, – и тогда либо заклинивает ротор, либо пластину выбрасывает внутрь колеса и машина остается без передних тормозов.

Комплекты тормозных механизмов для переднеприводных моделей марки ВАЗ с этими параметрами выпускаем более восьми лет, претензий на касание ротором суппорта не получали. На эти элементы имеются сертификаты соответствия и одобрение типа транспортного средства.

Для выяснения причин касания мы проведем испытания наших тормозных механизмов на «Калине».



В таких режимах остро не хватает блокировки дифференциала, – своей очереди уже дожидается «самоблок» тольяттинской фирмы «VAL Рейсинг».



ВЕРДИКТ

Сергей УДОТОВ, чемпион RHHCC

Первыми оценил тормоза Proma Brakes. Отличная стабильность в серии боевых кругов, хорошая обратная связь усилие – замедление.

Затем была серия кругов с комплектом тормозов JBT. Точки торможения перед поворотами на треке почти те же, что с Proma Brakes, а вот информативность понравилась еще больше. Серию из восьми боевых кругов JBT выдержали достойно, не начали «плыть», педаль тормоза стала лишь чуть мягче.

Резюмируя, отмечу: оба комплекта – отличное решение для тюнинга штатной тормозной системы. Насколько это целесообразно без увеличения энерговооруженности автомобиля, сказать сложно. В чемпионате по дисциплине «тайм-аттак» столь высокая стабильность в серии боевых кругов ни к чему, можно вполне ограничиться заменой колодок в штатных суппортах более «злыми».



ВЕРДИКТ

Олег ПЕТРИКОВ, тест-пилот «За рулем», вице-чемпион России

Комплект фирмы Proma очень понравился эффективностью замедления. С ним вдобавок улучшилась четкость привода, – мне проще дозировать замедление усилием на педали, хотя допускаю, что обычным водителям это доставит некоторые сложности. Думаю, большей части автомобилистов приглянется комплект HP Brakes, который схож с «гражданскими» тормозами по перемещению педали и усилию на ней.

В каждом случае «Калина» становится ненамного быстрее на автодроме, а оценить, какой комплект продержится дольше, не удалось – даже после пятнадцати кругов в гоночном режиме передние тормоза не теряют эффективности.

В повседневной эксплуатации «Ладе» вполне хватит и штатных механизмов. Устанавливать более эффективные есть смысл жителям регионов, которые эксплуатируют свои автомобили на горных дорогах.

B-Tuning ставили новый комплект – и всё повторялось. Каждый пилот протестировал по два комплекта, причем механизмы компании «Прома» откатали оба гонщика, – после чего стало понятно, что скорости пилотов близки, а разница сравнима с погрешностью измерений. Субъективно понравились тормоза JBT. Проблем с ними не возникло. Поэтому на «Калине» оставили этот комплект.

Отметим общие закономерности.

Во-первых, штатные механизмы «Калины» спроектированы с запасом. При небольшой мощности «Лада» относительно долго разгоняется на прямиках, что позволяет тормозам охладиться, а инерция, которую механизмам приходится переводить в тепло, невелика. Поэтому даже лучший из испытанных нами комплектов дал очень скромный выигрыш по сравнению со штатными тормозами – около секунды с круга длиной 3357 метров. Мы предполагали, что между тюнинговыми механизмами разница будет мизерной, но ждали большего эффекта по сравнению с заводскими тормозами. Считайте это комплиментом автовазовским инженерам.

Во-вторых, перегреть не удалось ни один альтернативный комплект. Круга после шестого сдают задние барабаны, из-за чего при торможении начинает чуть погуливать задняя ось. Когда мы форсируем мотор по образу и подобию «Калины NFR», которую скоро выпустит придворное автовазовское ателье «Лада Спорт», позаимствуем у нее задние дисковые механизмы.

Но следующий этап – работа с подвесками. Какую выбрать? Читайте о наших изысканиях в ближайших выпусках ЗР! ЗР

ПРИНЦИП ТРЕЗВОСТИ

В Госдуму подано сразу несколько предложений, по усилению наказаний за езду в пьяном виде. **Игорь Моржаретто** изучил историю борьбы за трезвость на дорогах за последние 10 лет и сравнил с числом ДТП. Похоже, мы стали меньше себе позволять, и это радует.



	В первый раз	Повторно!
до 2004 года	Лишение прав на 1 год или штраф 8-12 МРОТ*	Лишение прав на 1-3 года или штраф 10-15 МРОТ*
2004-2013	Лишение прав на 1,5-2 года	Лишение прав на 3 года
с 2013 года	Лишение прав на 1,5-2 года и штраф 30 000 руб.	Лишение прав на 3 года и штраф 50 000 руб.





Пьяный за рулем, лишенный прав

до 2004 года	2004–2013	с 2013 года	с 2015 года (проект)
штраф 5-8 МРОТ*	штраф до 5000 руб. или арест до 15 суток	штраф 30 000 руб. или арест 10-15 суток	до 2 лет лишения свободы, или до 2 лет принудительных работ, или штраф 200-300 тыс. руб.
Лишение прав на 1-3 года	Лишение прав на 3 года	Лишение прав на 3 года	Лишение прав на 3 года

*МРОТ – минимальная оплата труда, до 2004 года составляла 100 руб.





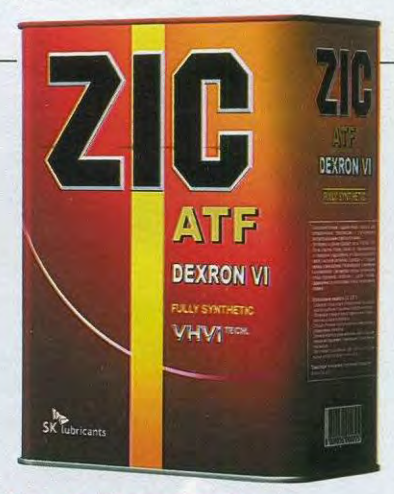
СУПЕРКОНЦЕНТРАТ

Средство Cyclo Fusion 3.0 смазывает движущиеся части, борется с приржавевшими деталями, а также служит защитой от коррозии. Оно может пригодиться не только автомобилистам, а подойдет и для обработки разнообразных роликов, петель, цепей, подшипников, рыболовных снастей и прочего. Примерная цена – **450 руб.**

РЕМКОМПЛЕКТ ДЛЯ ШИН

ТД СОРОКИН® представил комплект, предназначенный для срочного ремонта бескамерных покрышек. Следуя подробной иллюстрированной инструкции, при помощи специальных инструментов, армированного жгута и клея вы самостоятельно установите так называемый грибок в место прокола. А при помощи баллона с CO_2, который также входит в комплект, накачаете колесо быстро и без особых усилий. Комплект удобно хранить: все инструменты и расходные материалы размещены в компактной текстильной сумке-пенале. Цена – **1499 руб.**





ТРАНСМИССИОННАЯ ЖИДКОСТЬ

Компания SK Lubricants выпустила на рынок новый продукт ZIC Dexron VI, пришедший на смену жидкостям ATF II и ATF III. Он превосходит прошлые поколения практически по всем параметрам и позволяет менять жидкость в два раза реже, чем в случае применения Dexron III. Синтетическая новинка поставляется на заводы «Дженерал моторс» в Северной Америке, Австралии, Узбекистане и Корее. Цена за 4 литра – около **1250 руб.**

МОТОРНЫЕ МАСЛА

Texaco пополнил линейку для легкового транспорта двумя продуктами – Havoline Ultra 0W-20 и Havoline Ultra 0W-30. Первое – моторное масло для бензиновых двигателей, разработанное в соответствии со спецификациями ILSAC GF-5 и API SN. Предназначено для достижения максимальной экономии топлива и надежной защиты систем очистки отработавших газов. Рекомендуется для применения прежде всего в двигателях японских автомобилей.

Особенность масла Havoline Ultra 0W-30 – высокое щелочное число (TBN). Масло разработано с учетом российских условий эксплуатации для применения в бензиновых и дизельных двигателях легковых автомобилей, а также в дизельных двигателях малотоннажных грузовиков. Соответствует спецификациям ACEA A3/B4 и API SL. Отвечает требованиям Mercedes-Benz 229.5, 229.3, 226.5, Renault 0700, 0710 и Volkswagen 502.00.

Ориентировочная розничная цена (фасовка 5 л): Havoline Ultra 0W-20 – **1300 руб.**, Havoline Ultra 0W-30 – **1600 руб.**







АККУМУЛЯТОР

Новая батарея для азиатских автомобилей – «ЗВЕРЬ Азия» – является модификацией хорошо зарекомендовавшего себя ранее «ЗВЕРЯ». Производитель обещает пуск в любые морозы для двигателей объемом от 1,0 до 4,7 л. Ориентировочная цена – **3300 руб.**



СМЫВКА КРАСКИ

При ремонте или реставрации любой окрашенной поверхности средство VIXEN поможет удалить краску с поверхностей всех видов. Аэрозольная упаковка позволяет наносить состав на изделия со сложной геометрией, поэтому необходимость в использовании дополнительных кисточек и валиков отпадает. Смывка не стекает с вертикальных поверхностей, так как обладает гелеобразной структурой. Особый воск препятствует быстрому испарению активного вещества с обрабатываемой поверхности. Ориентировочная цена – **140 руб.**

ПОЛИРОЛЬ ДЛЯ ФАР

Cyclo Headlight Restore удаляет поверхностное окисление, изъяны и царапины, восстанавливая фары практически до нового состояния. Не вреден для хрома и краски, безопасен для любых изделий из поликарбоната, прост в использовании, не требует дополнительных инструментов при нанесении. Ориентировочная цена – 430 руб.



КОМПЛЕКТЫ СЦЕПЛЕНИЯ

Компания TRIALLI начала поставки комплектов сцепления для автомобилей «Дэу-Матиз/Нексия/Эсперо», «Шевроле-Спарк/Авео», «Хёндэ-Элантра/Купе/Гетц». Сухое однодисковое сцепление серии TRIALLI Di Gatto – это высокая надежность, минимальный момент инерции ведомых деталей сцепления, прекрасная балансировка. Также отмечается плавность изменения передаваемого момента при включении/выключении сцепления. Рекомендованные розничные цены – от 2150 руб.







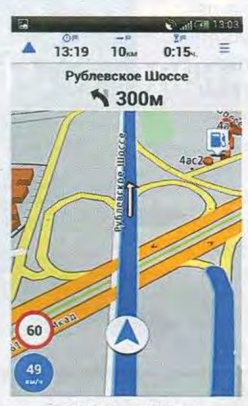
ПУСКОЗАРЯДНОЕ УСТРОЙСТВО

Фирма Airline представила новинку – пускозарядное устройство/сварочный аппарат с тремя режимами работы: 12 В и 24 В для пуска двигателя и зарядки АКБ, а также режим сварочного аппарата. Обеспечивается пусковой ток 250 А в режиме 12 В и 200 А в режиме 24 В. Максимальный сварочный ток – 180 А. Предусмотрены регулировка выходного (сварочного, пускового и зарядного) тока и встроенный цифровой амперметр. Примерная стоимость – 11 900 руб.

НАВИГАЦИОННОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ

Garmin выпускает мобильное навигационное приложение Viago для платформ iOS и Android. Базовый пакет позволяет осуществлять полноценную навигацию, просчитывать маршрут, в том числе с учетом пробок, и осуществлять поиск по точкам интереса. Все это работает только при подключении к мобильному Интернету. Приложение позволяет подсоединиться к навигационному проектору Garmin HUD для вывода подсказок на ветровое стекло. Дополнительно можно приобрести оффлайн-карты различных регионов с навигацией и поиском, которые будут работать на устройстве в роуминге или при недоступном Интернете.

Для российских пользователей сервис пробок бесплатен даже в базовой версии. Данные о загруженности дорог предоставляет компания «Яндекс», трафик для других стран придется приобретать отдельно. Базовый пакет под Android стоит 69 руб., под iOS – 66 руб.



НАВИГАТОР

У модели Prology iMap-7300 Black большой, семидюймовый монитор и классический черный цвет. Она построена на яркой и контрастной ЖК-матрице последнего поколения с высоким разрешением. Даже самую мелкую деталь на экране можно рассмотреть не напрягая зрение. В iMap-7300 Black используется лицензионное программное обеспечение «Навител Навигатор» с широким набором карт, охватывающим не только Россию, но и близлежащие страны (всего более 370 тысяч населенных пунктов). Рекомендованная цена – 3990 руб.



РАДИАТОР

Для поставок на конвейер московского завода «Рено» компания LUZAR наладила выпуск радиатора охлаждения для «Дастера» с дизельным полуторалитровым двигателем dCi. Этот радиатор поставляется и в запчасти. Его особенности: трубчато-ленточная паяная алюминиевая конструкция, увеличенная толщина (26 мм) охлаждающей сердцевины. Рекомендованная розничная цена – 5110 руб.



ДОРОЖЕ НА 50 ТЫСЯЧ

«Латитюд»

Компания «Рено» объявила о приеме заказов на обновленный большой седан «Латитюд». После рестайлинга у машины иное оформление передней части кузова и интерьера, а также расширенный список опций. Моторная гамма и коробки передач остались прежние. После обновления седан подорожал на 50 000 рублей и в базовой комплектации **«Экспресьон» со 139-сильным 2-литровым двигателем и вариатором стоит 999 000 рублей.** Базовое оснащение: кондиционер, система бесключевого доступа, MP3-аудиосистема с возможностью подключения внешнего устройства по «блютусу», складывающиеся наружные зеркала с электроприводом и обогревом, 17-дюймовые колеса. **«Латитюд» в топовой комплектации «Привилеж» со 177-сильным мотором V6 объемом 2,5 литра и шестиступенчатым автоматом стоит 1 439 000 рублей.**

ДАЙ ПЯТЬ!

Объявлены цены на новый кроссовер «Чери-Тигго 5». Машина предлагается только в переднеприводном варианте и оснащена 2-литровым 138-сильным бензиновым двигателем. Коробка передач – механика либо вариатор. Оснащение базовой версии: антиблокировочная система, система распределения тормозных усилий, фронтальные подушки безопасности, кондиционер, противотуманные фары, 17-дюймовые легкосплавные колёса, регулируемая по углу наклона рулевая колонка, передние и задние электростеклоподъемники, обогрев передних сидений, аудиосистема. **Цена – от 650 000 рублей: «Тигго 5» на 26 тысяч дороже, чем 135-сильный «Рено-Дастер».**



«Тигго 5»



«Тигуан»

ИГРА НА ПОНИЖЕНИЕ

Начиная с июля этого года компания «Фольксваген» снизила цены на кроссовер «Тигуан» в начальной комплектации «Тренд энд Фан». **Новая цена машины со 150-сильным 1,4-литровым TSI и роботом DSG – 999 000 рублей (против прежних 1 060 000 рублей), модификация со 122-сильным 1,4-литровым TSI и механической коробкой оценена в 899 000 рублей (прежде – 948 000 рублей).**



МАММА МИА! «МиТо»

Любителям всего нетривиального компания «Крайслер Рус», официальный дистрибьютор «Альфа Ромео», решила снова предложить маленький хэтчбек «МиТо». Он уже был на рынке, когда итальянскую марку продвигал предыдущий дистрибьютор. Теперь эту модель представят в трех версиях – **«Прогрешн» (от 777 000 рублей), «Дистинктив» (от 999 000) и спортивной «Квадрифольо Верде» (от 1 111 000).** Даже самый скромный «МиТо» неплохо оснащен: есть система выбора режимов настройки автомобиля «Альфа DNA», системы динамической стабилизации (VDC) и помощи при старте на подъеме, электронный имитатор блокировки дифференциала «Альфа Q2», семь подушек безопасности, кондиционер, CD/MP3-аудиосистема, электростеклоподъемники, зеркала́ заднего вида с электроприводом и подогревом, маршрутный компьютер и центральный замок. Спортивную версию будут отличать цвет «глянцевый антрацит».

«Рейндж-Ровер»



ИЗ ЖИЗНИ МИЛЛИОНЕРОВ

Стали известны цены на вседорожники «Рейндж-Ровер» и «Рейндж-Ровер Спорт» 2015 модельного года. Машины получили 339-сильный 4,4-литровый битурбодизель V8 с увеличенным до 740 Н·м максимальным крутящим моментом, модернизированные восьмиступенчатые автоматы, а также новые варианты окраски кузова и оснащение. **Цены на обновленный «Рейндж-Ровер» начинаются с 4 256 000 рублей. «Спорт» подешевле – от 3 135 000 рублей.**

ЛИДЕРЫ В ОТРЫВЕ

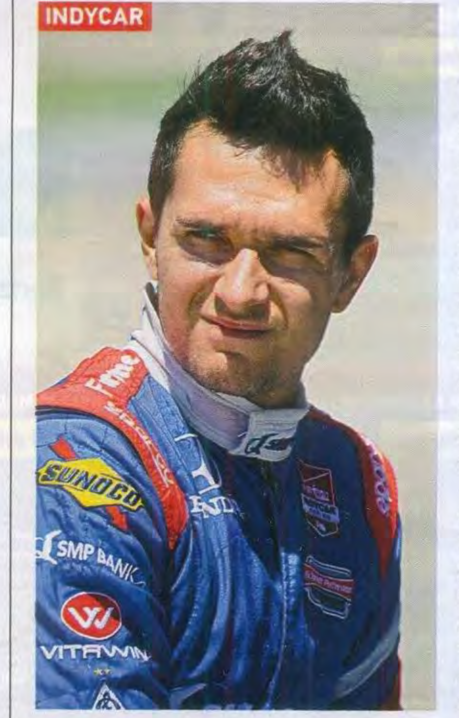


Российский этап Мировой серии «Рено», возможно, стал для переломным для Сергея Сироткина, который выиграл одну из гонок, – поскольку и на следующем этапе в Германии россиянин набрал изрядные очки, солидно финишировав в заездах третьим и четвертым. Таким образом, по сумме этапов Сироткин выбрался на приличное пятое место.

Шансов догнать ушедшего в хороший отрыв Карлоса Сайнса (у испанца пять побед в одиннадцати гонках) почти нет, но, по крайней мере, невдалеке теперь другие призовые места по итогам сезона. А бороться за них необходимо – статус тест-пилота Формулы-1 обязывает. Да и вообще перед началом сезона Сергея называли в числе фаворитов чемпионата Формулы-«Рено 3,5».

В двухлитровом классе по-прежнему лучший из россиян – Егор Оруджев. «Нюрбургринг» особой удачи ему не принес: сход в первой гонке, седьмое место во второй. По сумме очков уроженец Петербурга восьмой, и лидер сезона Ник де Врис для него уже недосягаем.

INDYCAR



ПОНРАВИЛСЯ АМЕРИКЕ!

Михаил Алешин на удивление быстро адаптировался в главном американском формульном чемпионате «Индикар». Неудачная городская гонка в Торонто скорее исключение. Россиянин пал жертвой столкновения не с кем иным, как Хуан-Пабло Монтойя, причем колумбиец пытался задним ходом переехать через машину Алешина. Гораздо чаще Михаил финиширует на приличных местах – в первой десятке. Добыт уже и подиум – в Хьюстоне, где наш пилот уступил только партнеру по команде Симону Пажено. На экваторе сезона Алешин прочно утвердился в середине турнирной таблицы, что для новичка считается высоким достижением.

Американская пресса отзывается о россиянине подчас с восхищением. «Зимой многие подумали, что команда сошла с ума, взяв вторым пилотом русского гонщика, – писал известный гоночный журналист Эрик Смит. – На самом деле она открыла золотую жилу. Если парень так хорош на трассах, где раньше никогда не был, то каких же результатов он достигнет за три года?»

Команда «Ситроен» подтвердила, что остается в чемпионате мира по ралли и готовит к новому сезону существенно обновленный DS3. Основные направления модернизации – двигатель, трансмиссия, подвеска. Наверняка французскую фирму не устраивает роль мальчика, избиваемого «Фольксвагеном».

В кругу стран, когда-либо принимавших гонки Формулы-1, неожиданное пополнение. С 2016 года чемпионат мира будет принимать столица Азербайджана – Баку. Причем этап получит название Гран-при Европы, а трассу проложат по улицам города.



Рижанин Кристапс Блушс стал победителем четвертого этапа «Российской Дрифт Серии» на «Смоленском кольце», обыграв в финальном заезде Алексея Злобина. Лидерство в серии сохранил Андрей Песегов, показавший здесь третий результат.

Российская серия кольцевых гонок (РСКГ) произвела перестановки в расписании этапов. Подтверждено, что ожидаемая, дебютная для автодрома гонка в Сочи состоится, причем на две недели раньше, чем планировалось.



Эстонец Отт Тянак («Форд-Фиеста») выиграл домашнее Ралли Эстонии – этап чемпионата Европы (ERC). Вторым финишировал россиянин Алексей Лукьянюк на «Лансере Эво X». Лидеры сезона Эсапекка Лаппи и Зепп Виганд – на пятой и седьмой позициях соответственно.

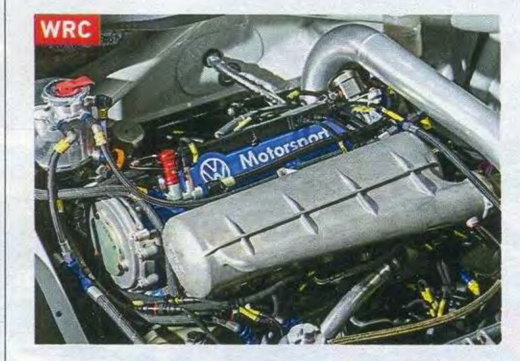
РОЖДЕНИЕ МОНСТРА

Фирма «Пежо» начала тесты прототипа 2008 DKR, который выступит на ближайшем «Дакаре». Обнародованы некоторые технические параметры: задний привод, среднемоторная компоновка, невероятный ход подвески (460 мм), шестицилиндровый битурбомотор мощностью 350 сил. Вкупе с огромными колесами и короткими свесами это позволит без вопросов преодолевать препятствия – в том числе сложные дюны, которые нелегки даже для более тяжелых полноприводных соперников.

Объявлено, что за «Пежо» на «Дакаре» будут выступать Карлос Сайнс, Стефан Петерансель и Сирил Депре – весьма победоносная компания. А дебютный проверочный старт состоится, как ожидается, на октябрьском ралли-рейде в Марокко.



WRC



РАСХОД ВСЕМУ ГОЛОВА

Постепенно обрисовываются контуры нового технического регламента чемпионата мира по ралли. Главное новшество, которое еще предстоит утвердить в ФИА, – отмена жестких ограничений по объему и конфигурации моторов. То есть, возможно, с 2017 года разрешат применять все что угодно – от 1,2-литровых турбодвигателей до атмосферных V8. При этом мощность ограничат для всех, а разницу в мощности компенсируют индивидуально. И главным ограничителем скоростей в мировом ралли, как и в Формуле-1, станет расход топлива – его планируют строго контролировать.

Идеологи нового регламента считают, что возможность использовать самые разные двигатели привлечет больше заводов. А благодаря этому чемпионат мира станет интереснее.

ЧТО ПОСМОТРЕТЬ

5–6.09 Кубок России по ралли, «Авто-АС Псков»

5–7.09 чемпионат и первенство России по картингу, Белгород

13–14.09 чемпионат России по кольцевым гонкам (РСКГ), Сочи

13–14.09 чемпионат России по кроссу (УАЗ, грузовые), Кораблино

13–15.09 чемпионат России по ралли-рейдам, «Латвийская баха»

19–20.09 Кубок России по ралли, «Санкт-Петербург»

20–21.09 чемпионат России по кроссу (легковые, багги), Алапаевск

20–21.09 «Российская Дрифт Серия», Хабаровск

26–28.09 чемпионат России по ралли, «Россия», Новороссийск

27–28.09 чемпионат России по кольцевым гонкам (РСКГ), «Смоленское кольцо»

27–29 Кубок России по ралли-рейдам, «Князь Владимир», Владимирская область

3
ЖИЗНЬ
180 РОССИЯНЕ НА БАХЕ «АРАГОН»



182 РАЛЛИ-РЕЙД «ВЕЛИКАЯ СТЕПЬ»
186 ПУТЕШЕСТВИЕ В СИМБИРСК
190 КАК СТРОЯТ ДОРОГИ В КИТАЕ?
194 «ФАСЕЛЬ-ВЕГА II»
200 РОССИЙСКИЙ АВТОРЫНОК: СТАТИСТИКА ПОЛУГОДИЯ
204 «ШЕВРОЛЕ-ОРЛАНДО»: ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ



208 «ФОРД-МОНДЕО» И ЕГО БОЛЯЧКИ
212 ДОБАВКИ К МАСЛАМ И ТОПЛИВУ
214 «ОПЕЛЬ-ЗАФИРА» ВТОРОГО ПОКОЛЕНИЯ
219 НАШ ГАРАЖ: КТО ДИНАМИЧНЕЕ?
220 «ХЁНДЕ-СОЛЯРИС» ПОСЛЕ 47 000 КМ

Дополненная реальность: 178, 195



Впечатлениями от венгерского и российского этапов чемпионата DTM делится **Михаил Кулешов**.

ГОРДОСТЬ И ПРЕДУБЕЖД

Еще пару лет назад российские болельщики обходили чемпионат Deutsche Tourenwagen Masters («Дойче туренваген мастерс») стороной. Даже самые ярые фанаты автоспорта зачастую довольствовались лишь просмотром итоговых протоколов соревнований.

Но время не стоит на месте. В прошлом году серию впервые в истории принял автодром «Москоу Рейсвей», а нынешний сезон ознаменовался дебютом в чемпионате Виталия Петрова. Неудивительно, что интерес российской публики к «чемпионату мастеров» пошел в гору! Вот и я решил посетить пару гонок, чтобы с головой окунуться в атмосферу спортивного праздника.

В СТРАНЕ ИКАРУСОВ И ГУЛЯША

Первым моим опытом стал третий этап DTM-2014 на «Хунгароринге». И я, как фанат Формулы-1 с пятнадцатилетним стажем, спешу заверить, что просто очутиться на трассе Гран-при и увидеть живьем стартовую прямую, связки поворотов или работу механиков на пит-лейне – уже дорогого стоит! А если вспомнить, что в нынешнем сезоне в DTM выступают сразу три бывших пилота «больших призов», – и вовсе бесценно. Вместе с Виталием Петровым цвета́ команды «Мерседес-AMG» защищает шотландец Пол ди Реста, а за рулем одного из БМВ стартует немецкий пилот Тимо Глок.

Последний и стал главным героем, а для многих – антигероем этапа на «Хунгароринге». Ведь именно Тимо подарил зрителям потрясающе красивую, пусть местами жесткую и даже контактную, борьбу за подиум с пилотами «Ауди» Мигелем Молиной и Эдоардо Мортарой. И он же отличился инфантильными выходками на трассе и пит-лейне: после собственных ошибок размахивал руками в кокпите, а в боксах и вовсе попытался вырвать дверь машины Мортары, чтобы «поговорить по-мужски».

Страсти на «Хунгароринге» кипели нешуточные, причем во всех эшелонах пелотона. В хвосте за позиции плотно боролись пилоты «Мерседеса», страдавшие от явной нехватки скорости своих машин. Лучший из стана «трехлучевой звезды» канадец Роберт Викенс прыгнул выше головы и финишировал одиннадцатым. Виталий Петров в третий раз подряд завершил этап на семнадцатой позиции – впереди Пола ди Ресты, ставшего чемпионом DTM в 2010 году.



Старт венгерского этапа: на первых позициях будущий триумфатор Марко Виттман (слева) и Тимо Глок (справа), который откатится в хвост в результате прокола.

Венгрия: одна из этих грид-гёрлз прекрасно говорит по-русски.

Подиум «Хунгароринга» (слева направо): Мигель Молина, Марко Виттман и Бруно Спенглер.

ЦЕНИЕ

В итоге венгерское золото досталось стартовавшему с поула Марко Виттману, выступающему за команду БМВ. А мои предубеждения относительно недостаточной зрелищности DTM развеялись со взмахом клетчатого флага. Столь интересных гонок, как этап «немецких мастеров» в Будапеште, Формула-1 не видела довольно давно.

ЗА ДЕРЖАВУ НЕ ОБИДНО

После «Хунгароринга» прошел этап на «Норисринге», где «мерседесы» впервые с начала сезона почувствовали себя словно рыбы в воде. Роберт Викенс выиграл как субботнюю квалификацию, так и воскресную гонку. Виталий Петров блеснуть так и не смог, финишировав девятнадцатым и уступив лидеру два круга.

Форма «Мерседеса», продемонстрированная в Германии, стала скорее исключением из правила. И уже на следующем (пятом по счету), московском этапе лучший из пилотов команды квалифицировался лишь четырнадцатым. Впрочем, на «Москоу Рейсвей» меня в большей степени удивило вовсе не это.

В первую очередь потрясло фантастическое количество зрителей. Официально – свыше 50 тысяч человек, и это явно больше, чем на венгерском этапе! Важно и то, что внушительная часть болельщиков, посетивших «Хунгароринг», – приехавшие на автомобилях немцы, а наша публика, как ни крути, в абсолютном большинстве своем местная.



Будапешт: пилоты «Ауди» Нико Мюллер и Джейми Грин рассказывают о своих ожиданиях, связанных с предстоящим московским этапом.



фото
см. с. 32



Во время так называемого пит-уока каждый может пройти по пит-лейну вдоль боксов. На московской гонке дефицита желающих не наблюдалось.

Первый поворот трассы «Москоу Рейсвей»: борьба за третье место развернулась между дебютантом чемпионата Нико Мюллером (слева) и действующим чемпионом Майком Роккенфеллером (справа).

Уверен, посетившие «Москоу Рейсвей» ни на секунду не пожалели о проведенном на трассе уик-энде! Атмосфера была великолепной, организация – на уровне. Каждая сессия начиналась строго в назначенное время, а сама гонка (в этом году использовали длинную конфигурацию трассы – 3931 метр) оказалась не менее увлекательной, чем Гран-при Венгрии. Каждый – от зрителя или маршала до дирекции гонки – может быть горд за московский этап! По итогам 46 боевых кругов первые две ступеньки подиума заняли пилоты БМВ Максим Мартен и Бруно Спенглер. Швед Маттиас Экстрём на «Ауди» замкнул пьедестал.

После пяти этапов именно Экстрём занимает вторую строчку в общем зачете чемпионата. И его борьба с лидирующим Марко Виттманом обещает быть весьма интересной. Я непременно буду следить за этой дуэлью – всей душой болея за Виталия Петрова и красивые гонки. ЗР



Виталий Петров вместе со своим гоночным инженером Сирко Кенави.

Бледные результаты Виталия Петрова частично объясняются не лучшей формой «Мерседеса». Однако на «Норисринге» победил Роберт Викенс, выступающий именно за «трехлучевую звезду».

ИНТЕРВЬЮ

Сразу после финиша венгерского этапа мне удалось побеседовать с Виталием Петровым. Несмотря на слабую форму своей команды, первый российский пилот Формулы-1 – а теперь и DTM – излучал спокойствие и уверенность.

– Три семнадцатых места подряд – фантастическая стабильность! Но вряд ли это тот результат, которого хотелось добиться...

– На данный момент это наш потолок. Я показываю результаты, сопоставимые с результатами напарников, и мне не в чем себя упрекнуть.

– Значит, ждем прогресса команды. У инженеров есть понимание, в чем и как нужно прибавить?

– Аэродинамика «мерседесов» хуже, чем у машин конкурентов. Доводка идет полным ходом, но результаты увидим позже. Нам нужно время.

– Выходит, основная цель на сезон – вкатываться в чемпионат, привыкать к специфике кузовных гонок?

– Именно!

– Не скучаешь по Формуле-1?

– Скучаю, конечно! Но сейчас я выступаю в DTM, и все мои мысли сконцентрированы только на этом!



ВАРИАНТ ВАСИЛЬЕВА

Все идет к тому, что возрожденный Кубок мира достанется российским пилотам и российским командам, – считает **Максим Вольнов**.

Испанская баха «Арагон» – шестой этап Кубка мира по внедорожным ралли. Может, не самый длинный и сложный этап, зато один из самых престижных. Поэтому традиционно собирает много пилотов, в том числе очень сильных. Именно сюда немецкая команда «Х-Рейд» привезла сразу несколько экипажей на «Мини», в том числе триумфатора «Дакара» испанца Нани Рому и аргентинца Орландо Терранову. Пожаловали стремительный катарец Нассер аль-Аттия и чех Мирослав Заплетал – в звездах недостатка не было. Собственно, Владимир Васильев тоже топ-пилот. В его активе победы и призовые места на этапах, он лидер Кубка мира и на «Дакаре» выступал достойно. Машину его, кстати, строила тоже команда «Х-Рейд».

Семьсот километров дистанции поделены на два дня, а началась гонка 5-километровым прологом. Здесь отличился Язид аль-Раджи на «Тойоте-Хайлюкс». Однако стиль гонщика из Саудовской Ава… то есть Аравии таков, что в половине гонок он выигрывает, а в другой – не добирается до финиша. В Испании у него получился второй вариант, что весьма на руку нашему Васильеву.

Ударный пилот команды G-Energy Team, похоже, учитывал все подобные расклады. Например, то, что Рома с Террановой будут биться за победу, однако в Кубке ни на что не претендуют, так как большинство этапов пропустили. А значит, незачем с ними сражаться. Для Васильева было важнее гарантированно преодолеть дистанцию и набрать очки, чем одержать победу. В прологе он показал скромный 12-й результат, на первом 116-километровом спецучастке был седьмым, по сумме двух дней – пятым, а на финише – четвертым! Отчасти благодаря тому, что сошел с дистанции другой россиянин – Александр Желудов, который долго шел впереди.



Владимир Васильев впечатляет стабильностью: шесть стартов на этапах Кубка мира – шесть финишей в группе лидеров плюс победа в многодневке «Абу-Даби Челлендж».

Рома на домашней трассе одолел-таки Терранову, опередив на 25 секунд. Оба они, скорее всего, уйдут в тень до января. Аль-Аттия и Заплетал на финише уступили Васильеву и свои позиции в Кубке не улучшили. А россиянин еще немного упрочил лидерство, и за четыре гонки до финиша его шансы на суммарную победу просто прекрасны.

Интересно, что такая же картина и в других зачетах Кубка мира: среди штурманов лидирует напарник Васильева Константин Жильцов. Кстати, пилот высоко оценивает масло и специальные смазочные материалы, которые поставляет команде технический партнер: «Мы очень признательны G-Energy за поддержку и сотрудничество. И рады участвовать в создании новых рецептур продукции для российских автолюбителей». ЗР

ПЫЛЕВОЙ РОМАН

Ралли-рейд «Великая степь» оказался во многом необычным. **Антон Борисенко** рассказывает о жарких баталиях на скоростных участках самого крупного в России состязания.

Этой гонки не должно было быть – она даже не значилась в календаре российского ралли-рейдового сезона. Все ждали «Шелковый путь», превратившийся за последние годы в эдакий российский «Дакар». Однако «Шелковый путь» внезапно отменили, причем сообщили об этом в середине весны, когда команды уже составили логистические планы. Выйти из неловкой ситуации помогли нефтяники из G-Energy, объявившие о проведении этапа чемпионата «Великая степь» в те же даты.



Если есть возможность объехать бархан низом – так и сделай. А если полетел на вершину – не бойся и держи газ до конца. Этот дрогнул.

ПРОТОРЕННОЙ ДОРОГОЙ

Торжественный старт состоялся на центральной площади Элисты при солидном для рабочего дня скоплении зрителей. В Астрахани – красивая финишная церемония у стен кремля.

Гонку планировали в первую очередь как скоростную. Бескомпромиссно быстрые и жесткие степные дороги Калмыкии сменялись более мягкими и менее ровными грунтовками Астраханской области. Заявленная средняя скорость – 85 км/ч, что по меркам ралли-рейдов действительно быстро.

Прибыли практически все фавориты и регулярные участники серии, включая гонщиков «Дакара» разных лет. Были представлены все основные классы – от самых навороченных прототипов до дебютировавшего в этом сезоне и пока еще малочисленного класса Т3 (ATV формулы side-by-side).

В общем, организаторам – зачет!

СПОРТ-КАРЫ

Мое внимание было приковано к команде «ГАЗ-За рулем-Спорт», которая намеревалась брать дистанцию и числом, и умением. Три экипажа в зачете Р («Рейд-спорт») на «Соболе 4×4» и «газелях-некст», причем с вернувшимся за руль после небольшого перерыва капитаном команды Вячеславом Субботиным. Плюс два грузовика – «Садко», известный по прошлогодним стартам, и ставший сенсацией «Садко-Некст».

Крупные производители – структуры достаточно инертные. И когда через три недели после официальной премьеры на выставке новая модель выходит на гоночную трассу – это

Главная премьера сезона – гоночный «Садко-Некст». В просторном жилом модуле спокойно размещаются три человека. Но пока пилотов двое.

Экипаж Дмитрия Ивлева вполне мог опередить Васильева. Но не повезло в песках.







Лидер зачета «Абсолют» Владимир Васильев не на каждом этапе был первым, но тут – без вопросов.

«Газели» в этом году претерпели существенные изменения: они легче спереди на 100 кг, у них энергоемкая подвеска. В результате выросла средняя скорость на дистанции.



событие и по российским меркам, и по мировым. Тем более что серийное производство «Садко-Некст» стартует лишь в начале 2015 года.

Газовские легкие грузовики формально сражаются с подготовленными на космическом уровне прототипами КамАЗ и с экипажами развивающейся команды МАЗа. Это совсем другая весовая категория, и понятно, что основная задача грузового подразделения команды «ГАЗ-За рулем-Спорт» – испытания и демонстрация надежности техники.

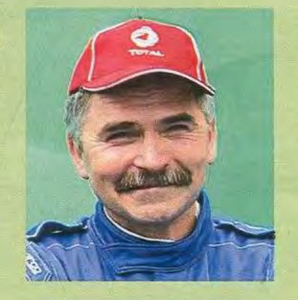
ЗОЛОТО ИЗ ПЕСКА

Начало было бодрым: два газовских экипажа на «газелях» оказались в лидерах. Но не обошлось и без проблем, ошибок пилотов и потерь времени на то, чтобы прийти на помощь товарищам по команде. Настоящие спортивные драмы!

Например, на бархане «Утта» Вячеслав Субботин, изрядно намучившись в откапывании машины в начале бархана, все-таки преодолел преграду, выскочил на твердую землю, но… Заметив застрявшего Михаила Кострукова на таком же «Нексте», не задумываясь, вновь нырнул в тяжелые пески. Попытка помочь закончилась неудачей: в момент высвобождения «Газель» Михаила исполнила столь головокружительный прыжок с гребня дюны, что приземления не выдержала трансмиссия… Субботин потратил еще какое-то

СЕРИЙНО НАДЕЖНО

Михаил ШКЛЯЕВ, начальник отдела автоспорта Объединенного инженерного центра «Группы ГАЗ», пилот «Садко-Некст»



Модель «Садко» очень востребована. Для нас участие в соревнованиях – это и спорт, и дорожные испытания, и PR-проект. Изменения, которые вносятся для участия в соревнованиях, – это специфические узлы. Скажем, для обычного автомобиля не нужны такие экстремальные амортизаторы, какие мы используем в гонках. В остальном наши боевые «садко» действительно серийные. К примеру, добиться мощности 300 л.с. и крутящего момента 1000 Н·м от обычного, но самого современного ЯМЗ-53442 удалось за счет управляющей программы и давления наддува. И это еще не предел, ведь снижения надежности мы не отмечаем.

время, чтобы вновь выбраться из песков, и умчался, пытаясь уложиться в норматив. А Михаил остался ждать техничку.

Настоящее цирковое выступление устроили экипажи и на знаменитом бархане «Большой брат», уже под самый занавес гонки. К этому моменту первый номер команды – экипаж Александра Кострукова и Евгения Павлова на «Соболе 4×4» – лидировал в зачете «Рейд» с фантастическим отрывом. Контрольный створ организаторы установили хитро. Велик был соблазн штурмовать его напрямую, но с ходу влететь в створ удалось лишь одному из КамАЗов. Один из фаворитов гонки Борис Гадасин изрядно развлек зрителей, пытаясь по крутому склону бархана достичь цели. Несколько атак – и все безуспешные. Кто-то был хитрее и искал обходные маршруты. К примеру, будущему победителю гонки Владимиру Васильеву этот створ покорился лишь с четвертой попытки.

Коструков и Павлов поступили так неожиданно, что зрители онемели. Аккуратно сделав круг по периметру бархана, белый «Соболь 4×4» остановился, и... его седоки поменялись местами! Александр – опытный и быстрый кроссмен, а вот в трофи-упражнениях больше опыта у Евгения. И он с первой попытки справился с задачей – буквально на пределе возможностей автомобиля. Экипаж унесся дальше, потеряв на обратной смене значительно меньше времени, чем тратили на исправление ошибок большинство соперников!

А экипаж Болеслава Левицкого на «Садко» предыдущего поколения с первой попытки «замазал» створ и остановился рядом. Спускаться вниз и начинать штурм снова? Незачем! – решил опытнейший пилот и включил заднюю передачу. Точный маневр – и створ преодолен задним ходом.



Мощность 2,8-литрового дизеля «Камминс-ISF» уменьшили с 260 до 220 л.с. Зато подняли крутящий момент в широком диапазоне. Теперь этот дизель везет по любым пескам даже на низкой скорости.

Крепко закопался – лучше не буксовать. Сразу доставай сэнд-траки. Меньше времени потратишь на вызволение.

Почти все агрегаты и узлы «Садко-Некст» серийные. И калибровки нового дизеля ЯМЗ-534, с которыми мотор выдал 300 л.с. и 1000 Н·м, – тоже.

Экипаж «Садко» – один из немногих, кто не отказывался помочь коллегам. Ведь с песками он справлялся играючи.

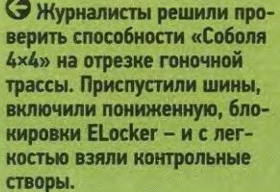




Самым быстрым экипажем среди «газелей» и в классе Р стал дуэт Александра Кострукова и Евгения Павлова на «Соболе 4×4».

Итак, уверенная победа Александра Кострукова и Евгения Павлова в зачете Р и финиш «грузового» экипажа Болеслава Левицкого и Александра Обухова. Могло быть лучше? Возможно. Но это спорт, где частица «бы» не действует. В командном зачете – четвертое место: упущено не так много очков, борьба за награды сезона не ослабевает.

В категории «Абсолют» победу праздновал экипаж Владимира Васильева (БМВ-Х3). В категории серийных вседорожников Т2 успех сопутствовал Александру Терентьеву («Форд F-150»). А среди грузовиков весь подиум – у команды «КамАЗ-Мастер», где на этот раз быстрее всех оказалось трио Антона Шибалова. ЗР



Журналисты решили проверить способности «Соболя 4×4» на отрезке гоночной трассы. Приспустили шины, включили пониженную, блокировки ELocker – и с легкостью взяли контрольные створы.

Александр Терентьев взял первое место в категории серийных машин Т2.

У машины сопровождения, рядового «Соболя 4×4», подняли мощность – и максималка выросла до 170 км/ч.



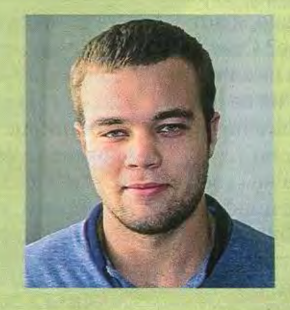
Чемпионский экипаж команды «ГАЗ-ЗР-Спорт» на «Соболе 4×4» опередил преследователей, занявших второе место, аж на 37 часов!



Чтобы так посадить спортивную машину на шинах «Мишлен-Латитюд Кросс», нужно постараться. Высокопрофильные покрышки отлично держат низкое давление и образуют большую опорную площадь – в песок просто так не провалишься. Но как накачаешь их, можно мчаться во весь опор без риска повредить или пробить покрышку – очень надежные каркас и брекер.

СМАЗЫВАТЬ И ОХЛАЖДАТЬ

Дмитрий ЛАДЫГИН, технический специалист «Тотал Восток»



За время этой жесткой гонки все силовые агрегаты спортивных машин оставались в хорошей форме во многом благодаря маслам Total, которым приходилось несладко в гоночном режиме. Ведь как атакуют барханы? Максимальные обороты, минимальная скорость, нет охлаждающего воздушного потока, колёса наполовину в песке, нагрузка на агрегаты сумасшедшая, а температура окружающей среды – плюс пятьдесят! Наше масло уверенно держало пленку в местах контакта, не угорало и эффективно отводило тепло. Мы провели с командой большую исследовательскую работу, выбрали вместе варианты настроек моторов и рекомендовали в экстремальных условиях заливать в двигатель масло TOTAL TP MAX 10W-40, а в агрегаты – TOTAL Transmission SYN FE 75W-90.

*Идём семь дён –
Симбирск видён!*

Приписывается волжским бурлакам

СИМБИРСК: КОЛОБОК и ПОЭЗИЯ ЛЕНИ

Звенят песни бурлаков. Скрежещет зубами побитый горожанами Стенька Разин. Ворочается на любимом диване Илья Обломов. Рассказывает сказку малышам тетя Валя родом из Советского Союза. Единственную четверку в аттестате разглядывает Володя Ульянов. Успешно собирает подаяния Колобок... В общем, **Михаил Колодочкин** и **Константин Якубов** посетили Симбирск-Ульяновск.

Есть загадка из детской книжки прошлого столетия. Что это, мол, за город такой, в котором между двумя набережными километров пятьсот, если плыть по течению, а вот по суше – от силы три-четыре? Оказалось, это Ульяновск. Именно он стоит не только на Волге, но еще и на ее правом притоке – Свияге. А Свияга почти 400 км течет рядом с Волгой, но... в другую сторону: не на юг, а на север. Другой подобный курьез еще поискать.

Удивительное место. Избушки, покосившиеся так, что дышать рядом страшно, – возможно, они помнят Ленина, если не Пугачева. А через дорогу – Ту-144: наш сверхзвуковой пассажирский. Где еще его увидишь? В Ульяновске – пожалуйста, целый авиамузей под открытым небом.

Трамваи и троллейбусы здесь не ладят друг с другом. Иначе почему одни ходят только в правобережной части, а другие – лишь в левобережной? Неспроста, видать... Как и названия мостов через Волгу: один Императорский, второй Президентский.

С такси все сложно. Ульяновцы убеждены, что такой службы здесь нет. Мол, у всех свои машины – зачем такси? А Интернет уверяет, что есть. В гостинице машину для вас вызовут – проверено. Но шашечек на ней мы не увидели.

Музеи, университеты, монументы – здесь всего много.

**54°20'07,98''N
48°22'30,59''E**

В Ульяновске родилось множество знаменитостей, в том числе и Колобок. Как видите, никакая лиса его не съела: веселый шарик жив и работает копилкой. Будете рядом – не забудьте кинуть в него монетку.







54°18'47,92"N
48°24'15,36"E

Рядом со скамейкой, подаренной мэром, расположено вот это. Почти никто не догадывается, что массивное сооружение – оргáн, на котором должен играть ветер. Жаль, что кто-то пытался оборвать «серебряные» струны.

54°18'52,68"N
48°23'46,14"E

Домик, где родился писатель Иван Гончаров, был двухэтажным. Но затем домику сильно повезло: его приобрел купец, который обложил здание кирпичом, доведя толщину стен чуть ли не до метра, затем добавил третий этаж, а чтобы никто к этому не придирался, установил на доме мемориальную доску из черного гранита с бронзовым барельефом автора «Обломова». Получилось очень красиво.







54°18'48,18"N
48°24'16,34"E

Надпись сообщает, что это подарок городу от мэра Ермакова. Что ж, во всяком случае очень необычно.



54°19'05,49"N
48°24'28,94"E

Богдан Хитрово в 1648 году руководил строительством нового поселения на высоком берегу Волги – дабы за кочевниками приглядывать да судоходство контролировать. Он владелец знаменитого рукописного Евангелия, носящего его имя. Он же щедро финансировал Донской и Новодевичий монастыри, создавал коллекцию Оружейной палаты. Ныне он наблюдает за площадью, названной в честь 100-летия В.И. Ленина.

54°18'53,30"N
48°23'41,35"E

Памятник Лени. Конкретно – философский диван и тапочки (Обломова, надо полагать). Тут же цитата из самого Гончарова: «Я окончательно постиг поэзию лени, и это единственная поэзия, которой я буду верен до гроба». Толковать сие высказывание каждый волен по-своему.





54°18'46,80"N 48°23'04,11"E
Трубочист только что отработал в музее пожарной охраны. Обязательно зайдите: интересно!

54°18'55,34"N 48°24'20,64"E
Построить в качестве памятника писателю подобный дом могут только в России. Место отвели в лучшей части города, деньги собрали по всероссийской подписке. Предполагалось, что Гончаровский дом объединит в себе музей, библиотеку и художественную школу, но в Первую мировую часть здания отдали под лазарет. Сегодня здесь художественный и краеведческий музеи.



54°18'55,33"N 48°23'16,80"E
Купцы Заборины, Ермил и Клавдия, разбогатели когда-то на домовладении. Доходный дом с орлами в Комсомольском переулке и сегодня смотрится куда лучше, чем… Впрочем, уточнять не будем.



54°19'53,07"N 48°23'39,44"E
Дом 58 на улице Островского – герой многочисленных сайтов. Каких только цитат не увидишь на его стенах. Кое-где мешают кондиционеры, но разобраться очень даже можно.



54°19'17,30"E 48°24'18,79"N
Здесь сто с лишним лет назад жил Дмитрий Ульянов. Домику нынче очень плохо.

Особенно памятников. Художнику Аркадию Пластову и телеведущей Валентине Леонтьевой. Основателю города Богдану Хитрово и маленькому трубочисту. А еще – фонарщику, букве Ё, симбирциту (красивый поделочный камень) и, само собой, «уазику». И Пушкину, конечно же. Кстати, бюст Александра Сергеевича получился вполне миниатюрным, хотя ваял его… да, лично маэстро Церетели.

А как же Ленин? Да вполне нормально, без идолопоклонства. Он для ульяновцев не божество, а известный во всем мире соотечественник. «Ленин был гением! – уверенно пояснили нам в одном из музеев. – Другой вопрос, с каким знаком – плюс или минус. Но его гениальность очевидна».

Кстати, лет двадцать назад пошли слухи, что после возвращения Санкт-Петербургу его исторического названия ставшее ненужным имя радостно примет Ульяновск. Но ульяновских знатоков это искренно удивило: мол, впервые слышим. С Симбирском еще понятно: на въезде в город приведены оба имени, но вот с Ленинградом – явно кто-то пошутил. Чего только не напишут в прессе… ЗР

ОЧЕНЬ КОРОТКО

- Основан в **1648** году
- Прежние названия: до **1780** года – Синбирск, до **1924**-го – Симбирск
- Расстояние до Москвы – **880** км, до Санкт-Петербурга – **1600** км
- Население – **615** тыс. человек
- Жители – ульяновцы, ульяновки
- День города – 12 июня



БОЛЬШОЙ СКАЧОК

750 метров в час – с такой скоростью сегодня строятся в Китае новые дороги. **Игорь Моржаретто** разбирался, как случилось «китайское дорожное чудо» и чем нам может помочь опыт соседей.

ИЗ НИОТКУДА

Полвека назад Китай был одной из самых отсталых стран по протяженности дорог с твердым покрытием. Правительство КНР считало, что есть более важные задачи… Ситуация стала меняться лишь в 80-е годы, когда пришло понимание: без современной дорожной инфраструктуры дальше нельзя. Появился даже лозунг: «Если мы хотим разбогатеть, нужно сначала строить дороги». В это время правительство приняло первый план создания сети государственных скоростных автомагистралей и были разработаны соответствующие стандарты качества. Определились с источниками финансирования строительства (средства госбюджета, местных бюджетов, сбор за обслуживание дорог, дополнительные пошлины при покупке машины, акцизы на топливо). С 1985 года все это оформили отдельными законами (у нас многие организационные проблемы не решены по сей день). Тогда же государство разрешило вводить сборы за проезд по шоссе высокого класса для возвращения кредитов на строительство.

Первую скоростную дорогу, Шанхай – Цзядин (18,5 км), открыли в 1988 году, после чего прокладка подобных трасс понеслась по нарастающей. Уже за первое десятилетие Китай достиг в дорожном строительстве таких результатов, на которые у Европы и США ушло более полувека! Сооружение скоростных шоссе подтянуло уровень всего дорожного строительства, позволило отсталой отрасли, где основными средствами производства были лопата, тачка, ручной каток и миллионы низкооплачиваемых рабочих, выйти на современный уровень. Появились серьезные производители дорожной техники.

Строительство скоростных дорог продолжается и сейчас, причем прежними фантастическими темпами. К началу XXI века их протяженность превысила 10 тысяч км. В 2002 году – уже 20 тысяч, а в 2008-м – 60 тысяч км! К концу 2013 года общая длина автомобильных дорог превысила 4,1 млн км, включая 104,5 тысяч км скоростных магистралей. Согласно Программе развития транспорта на 12-ю пятилетку (2011–2015 гг.) в ближайшие годы в Китае будет сформирована сеть скоростных дорог, которая свяжет все регионы и практически все города с населением свыше 200 тысяч человек. Уже сегодня в Китае 300 тысяч мостов (тысяча из них – длиной более километра). По количеству современных дорог страна вышла на второе место в мире, а все скоростные трассы были построены за 20 лет!

СЕКРЕТНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Ничего нового китайцы не изобрели. Правительственные и региональные институты планируют, как должна расти транспортная сеть – с учетом развития экономики, направления грузо- и пассажиропотоков, роста числа автомобилей. В стране много денег, в том числе и свободных – тех, что можно направить на создание современной инфраструктуры. Риторический вопрос: почему так не сделали в России, когда страну буквально заливали нефтедоллары? В 2005–2010 годах инвестиции на создание сети национальных скоростных автомагистралей в Китае составляли 17–18 млрд долларов США в год, а сейчас, когда основные артерии уже введены в строй, тратят по 12 млрд ежегодно.

Федеральные или местные власти полностью контролируют строительство, но ведется оно, как правило, на деньги подрядчика. А государство или правительство региона заплатит ему только после того, как вся работа будет выполнена, причем именно в рамках той суммы, которая прописана в договоре. Высокие темпы – прямой результат такой системы: строители хотят вернуть вложенные деньги как можно быстрее. При этом не в ущерб качеству: оговоренный срок службы дорог, как правило, не менее 25 лет.

ДЕНЬГИ НА СТОЛ

Большинство дорог в Китае бесплатные. Есть и платные дороги двух типов: государственные (построены за счет бюджета) и коммерческие (сооружены за счет собственных или заемных средств компаний). Для простого автомобилиста никакой разницы между ними нет, но по закону государственная дорога должна стать бесплатной после 15 лет эксплуатации, а коммерческая – через 25 лет. Плата для легковых автомобилей – от 0,25 до 0,6 юаня (1,3–3,3 рубля) за 1 км, в зависимости от времени суток, сезона и т. д. Для грузовых автомобилей – от 3 до 7 рублей, что не сильно отличается от европейских тарифов. Но есть два отличия от Европы или соседней Японии. Во-первых, в городах все дороги бесплатные, даже если это футуристические шестиуровневые развязки, как в Шанхае. А в том же Токио въезд на многоуровневый городской фривей – платный. Во-вторых, не всегда есть бесплатная альтернативная дорога, причем в таких случаях каждый раз принимается отдельное решение на уровне правительства.

Я много ездил по китайским дорогам. Честно говоря, встречаются среди них и старые, разбитые, особенно на севере страны. Но новые дороги, развязки, мосты, а также темпы их строительства потрясают. Порою и местность не узнается: помню же, что в прошлом году вот здесь было чистое поле и стояли какие-то халупы, – а сегодня проходит скоростная магистраль, причем на втором уровне, и строятся новые развязки…


20-миллионный Шанхай достаточно успешно решает свои транспортные проблемы. Главный «секрет фирмы» – строить как можно больше новых дорог и развязок.



32-километровый мост Дунхай соединяет Шанхай с новым глубоководным портом на острове Яньшань.

Больше всего впечатлил мост Дунхай, построенный три года назад. Когда смотришь на карту, возникает чувство, что он ведет в никуда и обрывается в открытое море. Но все не так. Шанхайский порт, крупнейший в мире по обороту, расположен в мелководном устье реки Янцзы и не может принимать современные огромные танкеры и контейнеровозы. Чтобы решить эту проблему, на маленьком острове Яньшань построили новый порт – именно для таких судов. И соединили остров с материком мостом длиной 32,5 км. Фантастическое сооружение! Шесть – восемь полос для движения, отличное покрытие, освещение… Едешь словно в открытом море! Так вот, Дунхай построили всего за три года! И это не самый длинный мост в Китае: в провинции Шаньдун есть мост через залив Цзяочжоу длиной 36,5 км. И для справки: семь из десяти самых длинных мостов в мире находятся именно в Китае.

БРАТЬЯ – НАВЕК?

Как нам может пригодиться китайский опыт? Что можно сделать вместе, чтобы победить первую извечную российскую беду?

Ряд совместных проектов уже воплощается в жизнь: например, строятся новые пограничные переходы на российско-китайской границе, автомобильные дороги, ведущие к ним. Запланировано сооружение двух мостов через Амур: Баговещенск – Хайхэ (уже есть проект) и в Забайкальском крае, у села Покровка. Работать будут и китайские, и российские компании.

Крупнейшие дорожно-строительные корпорации Поднебесной очень интересуются возможностью участвовать в наших главных инфраструктурных проектах – по сооружению ЦКАД в Московском регионе, новой скоростной трассы Западная Европа – Западный Китай (для них это важнейшее транзитное направление!). И главный объект, на который нацелились в последние месяцы как минимум две ведущие китайские компании, – строительство моста через Керченский пролив. Как только стало известно об этом проекте, в Керчь сразу прибыла большая делегация китайских экспертов. Да и мне не просто так показывали мост Дунхай!

– Китайские партнеры хотели бы вложить в развитие нашей транспортной инфраструктуры в течение пяти лет около пяти триллионов рублей, и я считаю, что у нашего сотрудничества очень хорошие перспективы, – уверен министр транспорта РФ Максим Соколов. – Уже удалось договориться с партнерами по ряду ключевых вопросов. Во-первых, на всех этапах будут вместе работать российские и китайские компании. Во-вторых, в совместные проекты готовы инвестировать китайские банки и фонды, причем напрямую, в юанях и рублях. В-третьих, есть поддержка на самом высоком уровне и с нашей стороны, и с китайской.

Похоже, строительство моста через Керченский пролив может стать первым, но очень серьезным совместным проектом. Судите сами: в сложных условиях нужно построить мостовой переход длиной 19 км, который пройдет по дамбе через остров Тузла до Керчи. Таманский полуостров, Тузлу и крымский берег соединят два пролета двухъярусного совмещенного автомобильно-железнодорожного моста – длиной 1,4 и 6,1 км. А еще для подхода к мосту надо будет построить как минимум 40 км автодорог на Тамани, 8 км шоссе в Керчи, 17 км железных дорог… Мост будет служить и опорой для водоводов. Увы, у нас опыта сооружения объектов такого масштаба нет. Европейские компании тут не помощники – в Крым они не пойдут, чтобы не попасть под санкции. А китайцам опыта не занимать: они сейчас строят самый-самый длинный мост в мире: Макао – Гонконг. Его длина 58 км.

Кстати, в среднем строительство 1 км четырехполосной автострады в Китае обходится в 2,9 млрд долларов. У нас – около 7 млрд долларов, но сюда входят средства на выкуп земли, перенос коммуникаций и прочие расходы, которые тянут на 40–50% общей суммы. Так что цены сопоставимы. Только почему-то на выходе разные результаты: у нас в год строят чуть больше 600 км дорог, а в Китае – до 10 000 км! Правда, в КНР в дорожное строительство вкладывали до 4% ВВП, а у нас – лишь 1%… Вот и получается, что ныне общая длина дорог с твердым покрытием в Китае в 4,5 раза больше, чем в России. А ведь еще 30 лет назад китайцам было нечем хвастаться. Может, через несколько десятилетий они подтянут дороги и у нас? ЗР

Весь Китай покрыт сетью скоростных платных дорог, некоторые из них не имеют бесплатной альтернативы. Водители платят, но не жалуются: ведь можно быстро доехать до любой точки страны!




TRIANGLEMOTOR.COM



фото
см. с. 32

БОГАТЫЙ И ЗНАМЕНИТЫЙ

Относиться к этому купе просто как к машине решительно невозможно, утверждает **Сергей Канунников**, близко познакомившийся с «Фасель-Вега II».
Фото **Георгия Садкова**.



На свете много интересных, красивых и по-своему замечательных автомобилей, но с этим расставаться было особенно трудно. И не только потому, что с такими редкостями имеешь дело не слишком часто. В этом голубом купе есть какая-то особенная, труднообъяснимая, прямо-таки иррациональная притягательность.

МОНСЕНЬОР ФАСЕЛЬ ВЕГА

Именно так величали инженера и предпринимателя Жана Данино даже через полвека после того, как его знаменитая марка «Фасель» сошла с автомобильной сцены. Данино прожил 95 лет и видел своими глазами, как его автомобили в кругах богатых и знаменитых вновь стали не просто востребованными, но буквально культовыми. Причем они теперь куда дороже, чем в 1960-е годы, когда были с иголочки. Хотя и тогда считались совсем не дешевыми. Фирма построила всего-то около 3000 машин. Зато каких!

В начале 1950-х успешный 45-летний предприниматель Данино задумал создать автомобили, способные в скорости соперничать с «Феррари», а в роскоши – с «Роллс-Ройсом». Не больше и не меньше!

Аббревиатура FACEL расшифровывалась примерно так: «Кузнечные и механические мастерские департамента Эр-и-Луар». Позднее заглавные буквы в названии марки стали строчными. Вполне преуспевающая компания еще с 1939 года делала различные металлоконструкции, в том числе для самолетостроения. А начинал-то Данино карьеру на «Ситроене» в далеких 1920-х.

После войны завод выпускал серийные кузова для «панаров», французских «фордов», «симок» и заказные – для «бентли». Вот последние-то, вероятно, и побудили Жана Данино, имевшего склонность к роскоши вообще и к дорогим машинам в частности, создать собственный автомобиль. Наверняка сказалось и влияние брата Пьера – модного журналиста и писателя, вхожего в богемные писательско-артистические круги Парижа и хорошо знавшего тамошние вкусы.

Первые прототипы построили в начале 1950-х, а серийное купе FV представили в 1955 году. Стенд фирмы на Парижском автосалоне посетил даже президент де Голль. Еще бы! Появился новый национальный производитель, способный, как тогда казалось, пробиться в высший автомобильный свет. Неслучайно к имени «Фасель» добавили звездное «Вега».

Уже в 1956 году появилось купе HK 500 (в индексе изобретательно зашифровали удельную мощность: 5 л.с. на 100 кг, причем буква *H* означала лошадиные силы, а *K* – килограммы). Наследником этого роскошного купе и стала модель «Фасель II», с которой мне посчастливилось пообщаться. Автомобиль дебютировал на автосалоне в Париже осенью 1961 года, а следующей весной его показали и в Женеве.

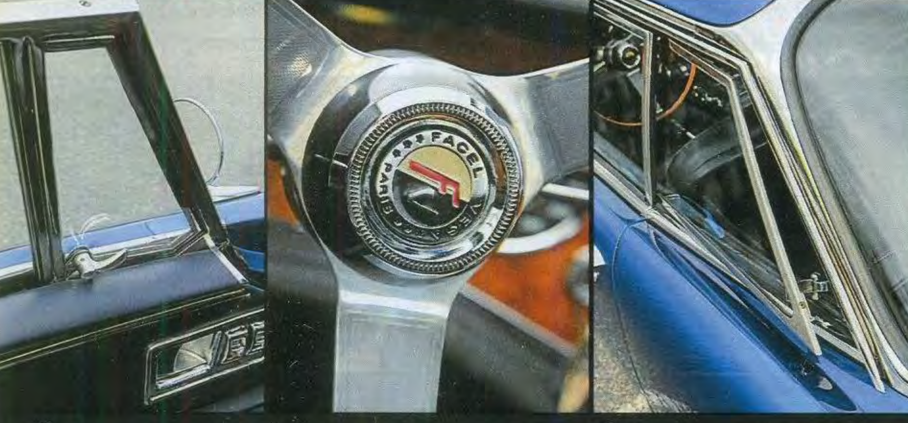
ГОЛУБАЯ МЕЧТА

Хотите поиронизировать? Сколько угодно! Согласен, в дизайне есть кое-что от «Мерседеса», нечто американское и даже штрихи итальянского стиля просматриваются. Но все это переплетено так ловко и причудливо, что не признать самобытность «Веги» просто невозможно. А каков салон, щедро насыщенный первоклассной кожей и деревом! Чтобы оценить это великолепие в полной мере, неплохо бы сначала сесть в машину. А это непросто: крыша низкая, порог широкий. Но если уж сел – выходить не хочется. Посадка удобная (чего не скажешь о многих машинах той поры): ноги не согнуты, а диапазон продольной регулировки сиденья достаточен даже по современным меркам. За проведенное с машиной время я выработал необычный и не самый гигиеничный алгоритм покидания салона: выбираясь, я опираюсь рукой о порог. Но выходить-то, повторю, совсем не хочется!

Оценивая интерьер, абсолютно необходимо отвлечься от присущего нынешнему веку практицизма и забыть



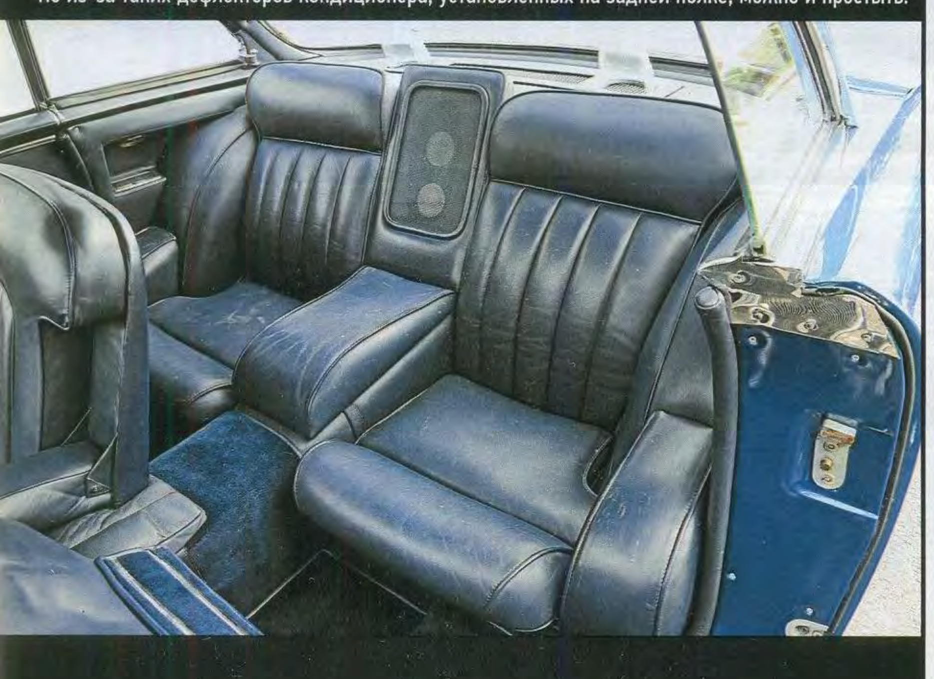
Здесь все натуральное. А кресла даже по нынешним меркам вполне приличные – только что без подголовников.



Характерная черта «Фасель II» – внешняя отделка не хромированной, а полированной нержавеющей сталью.

Кондиционер был опцией, а вот задняя форточка – стандартное оборудование.

Пусть и не очень просторно, но кресла удобные, в нишах по бокам – пепельницы. Но из-за таких дефлекторов кондиционера, установленных на задней полке, можно и простыть.



об эргономике – по крайней мере, в современном понимании. Вы же не требуете от стихов или живописных полотен практических советов в области сельского хозяйства или фортификации? Вот и от французской «Веги» не ждите современной немецкой рациональности. Это автомобиль из романтических шестидесятых, когда люди ели, пили и (о ужас!) даже курили потому, что это приятно, когда с эстрады вживую и хотя бы к некоторым автомобилям относились не только как к повозке, призванной доставлять людей из пункта А в пункт Б.

Да, приборы разглядеть трудновато. Выключатель света, причудливо пристроенный изощренной дизайнерской мыслью на туннель между креслами, я постоянно задеваю ногой, выключая фары. Как ни крути игривое зеркало заднего вида, вызывающе установленное на панели, щедро покрытой кожей, – все равно в него мало что видно. На этом фоне ряд «самолетных» ручек управления климатом и подрулевой выключатель звукового сигнала (подобные французы делают и поныне) – почти проза.

У скептиков все это вызовет сарказм. Но ценители высокого автомобильного искусства в начале 1960-х платили за «Фасель II» 53 000 франков – цену трех «ситроенов-DS» и одного «гадкого утенка» модели 2CV в придачу. Баснословные деньги! Поэтому что ни покупатель – легенда. Из списка владельцев французских красавцев можно собрать целый том типа «Кто есть кто в мире искусства» (и бизнеса). Кристиан Диор и Пабло Пикассо, Макс Фактор и принцесса Монако Грейс, Жан Маре и барабанщик «Битлз» Ринго Старр, Фрэнк Синатра и всемирно известный дирижер Герберт фон Караян. Офис компании на авеню Георга V походил на светский салон.

Покупатели получали не только изящный элегантный кузов. Под ним бурлил крайслеровский 6,3-литровый мотор мощностью 390 л.с., спаренный с американским трехступенчатым автоматом. Благодаря массовому производству заокеанские агрегаты были относительно недороги – а мощность выдавали внушительную. Интересно, что за доплату предлагали ручную четырехступенчатую коробку французского производства, но охотников до нее было мало.

Прожмешь педаль газа посильнее – и сытое урчание «восьмерки» превращается в львиный рык,

а машина срывается с места с пробуксовкой задних колес. Терпеливо дождавшись, когда ленивая американская коробка переключится на вторую, вновь ощущаешь нешуточное ускорение. Жан Данино добился своего. В 1960-х журналисты, в том числе американские (в Штаты уходило большинство машин), нарекли «Фасель II» самым быстрым четырехместным купе в мире. Замеры показали внушительную максималку: 240–242 км/ч!

Конечно, по управляемости «Фасель II» похожа на американских ровесников. Мягкая подвеска обеспечивает не только отменный комфорт, но и крены в поворотах, а руль можно крутить мизинцем, лишь догадываясь, в каком сейчас положении колёса. И все же довольно приземистая машина с базой всего 2660 мм пособраннее американских аналогов.

Максималку я, конечно, проверить не могу, а вот тормоза – вполне. Молодцы французы: дисковые механизмы на всех колесах обеспечивают достойное даже по нынешним меркам замедление!

Все это франко-американское великолепие кушало в среднем 21 л бензина на 100 км (бак – 100-литровый). Но это уже проза жизни, о которой, путешествуя на таком автомобиле, думать не хочется.

ЗВЕЗДОПАД

Мелким производителям эксклюзивных автомобилей трудно было выжить, не попав в лапы более крупных капиталистов. Но затею Данино сгубило не это, а настойчивые попытки сделать более демократичную модель с оригинальным французским мотором – который был очень современным и мощным, но патологически ненадежным. Запоздалая замена агрегата британским уже не имела смысла. Кроме того, у Данино возник какой-то конфликт с правительством, по указанию которого основной кредитор фирмы отказался от ее финансирования. В 1964 году автомобильная история компании закончилась.

А ведь какая была затея! Впрочем, почему была? Вот прекрасно сохранившаяся живая машина – сыто и слегка недовольно (на холостых двигатель греется больше, чем хотелось бы) урчащая мощным мотором. Она словно требует: «Давай, поехали!». Будто и не пролетело полувека, так изменившего мир. За прошедшее время «Фасель» ничуть не утратил привлекательности – лишь стал еще дороже (базовую цену «Мерседеса» S-класса смело умножайте на три). Так что ему, богатому и знаменитому, лишние годы только на пользу. ЗР

Редакция благодарит компанию Triangle Motor за предоставленный автомобиль и помощь в организации съемки.



Вокруг селектора коробки с двух сторон причудливо примостили выключатели света, стеклоочистителей и стеклоомывателя.

Под узкий капот втиснулась внушительная крайслеровская «восьмерка», развивающая 390 л.с.

Вместе со спицованной запаской живет сумка с фирменным инструментом. Багажник, кстати, довольно вместительный.

«Фасель II» выпускали с 1962 по 1964 год. Автомобили оснащали моторами V8 «Крайслер» мощностью 355 или 390 л.с. (по SAE), механической или автоматической коробкой передач. Скорость купе достигала 240 км/ч. По разным оценкам, построили 182–184 экземпляра.

НА ЧЕРНЫЙ ДЕНЬ

В Европе продажи автомобилей растут, а в России – падают. Обобщает и прогнозирует **Игорь Моржаретто**.

Российский авторынок, который совсем недавно претендовал на первое место в Европе (а твердо занимал второе), по итогам продаж в июне откатился на четвертое место. На первом традиционно царит Германия, на втором обосновалась Великобритания, а на третье неожиданно поднялась Франция.

Крупнейшие европейские страны закончили полугодие с твердым плюсом, а вот мы…

По данным Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ), российский рынок легковых и легких коммерческих автомобилей (LCV) за первые шесть месяцев 2014 года упал на 7,6% – до 1,23 млн машин. Сокращение продаж в отдельно взятом июне и вовсе было рекордным – 17,3% (было реализовано лишь 199,4 тысячи машин). Учитывая негативный тренд, АЕБ скорректировала свой прогноз на 2014 год: если в январе эксперты говорили о падении спроса за год максимум на 5%, то теперь предрекают обвал на 12%.

Что происходит в этом мире, доселе столь лучезарном?

Благополучных брендов остается все меньше. К пикированию марки «Лада» мы уже привыкли. Но «Киа»! А «Рено» и «Фольксваген»? Все они и десяток других брендов в последние годы набирали обороты, и вдруг – обвал. «Ситроен» рухнул на 20%, «Сузуки» – на 22%, «СанЙонг» – на 28%, а «Форд» – аж на 39%!

Тяжелое положение сложилось практически у всех продавцов бюджетных машин. А вот в премиум-сегменте картина иная. «Мерседес» закончил полугодие с ростом продаж на 19%, «Лексус» и «Порше» поднялись на 17%, «Ягуар» – на 11%. Кому война, а кому мать родна?

Если разобрать ситуацию по моделям, причины стремительного падения бюджетных марок слегка прояснятся. Скажем, с гольф-классом все ясно: стоит немного доплатить – и можно приобрести компактный кроссовер. Это основная причина падения спроса в данном сегменте. А те, кто прежде брал кредит на «Фокус» из-за отсутствия доступной альтернативы, теперь прицениваются к машинам класса B. И вот результат: многолетний бестселлер ныне занимает лишь 22-е место, хотя полгода назад был седьмым. Впрочем, в «Форде» надеются, что ситуация выправится с появлением обновленного «Фокуса» и доступного кроссовера «Экоспорт».

«Шевроле-Круз» скатился с 10-го места на 25-е. Ушла из топа (похоже, навсегда) «Дэу-Нексия». И одновременно растут продажи в бюджетном секторе B-класса: есть прогресс у обновленной «Калины», у нового «Логана», по-прежнему вне конкуренции «Лада-Ларгус».

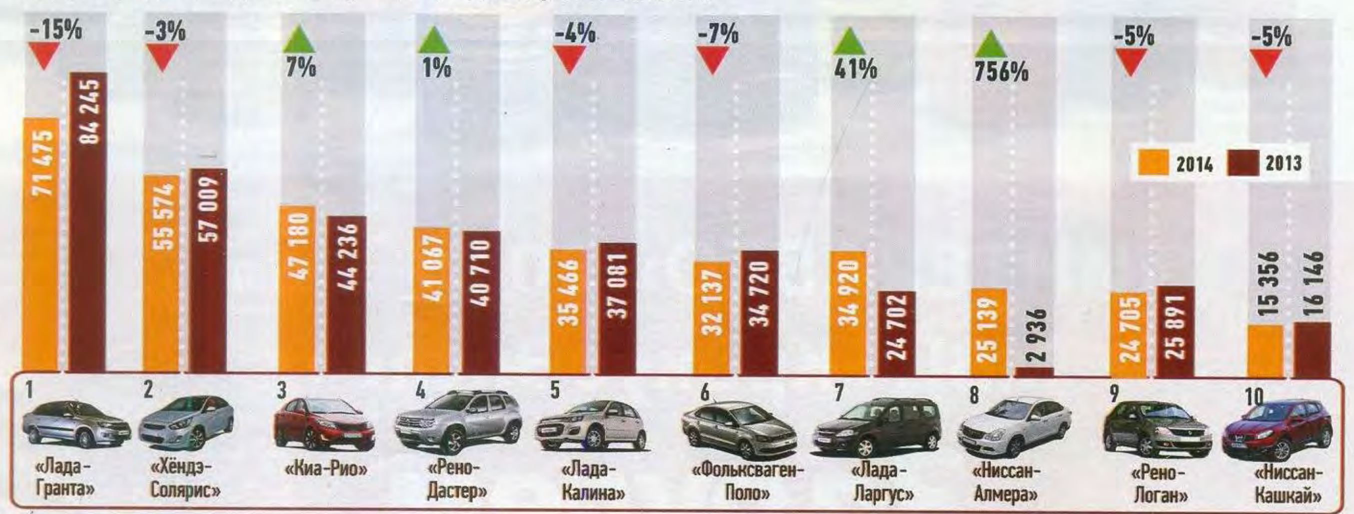
Самые тяжелые времена ждут дилеров в конце лета и в начале осени. А что будет дальше?

По оценке председателя Комитета автопроизводителей АЕБ Йорга Шрайбера, во второй половине года дилеры продадут 1,2 млн машин – на 16% меньше, чем за тот же период 2013 года. Есть и более мрачные пророчества. Например, глава АВТОВАЗа Бу Андерссон предположил, что по итогам текущего года снижение продаж составит 20%.

В ожидании нелегких времен практически на всех заводах проводят сокращения, «ужимаются» дилерские центры. В представительствах компаний пытаются экономить на офисных расходах. По некоторым сведениям, те компании,

По разным прогнозам, в 2014 году авторынок России может упасть на 12–20%, так что без серьезных мер государственной поддержки (например, льготного кредитования) не обойтись

Лидеры продаж в первом полугодии (индивидуальный зачет)



Продажи новых легковых и легких коммерческих автомобилей в России, шт. (по данным АЕБ)

Марка	2014 год, январь-июнь	2013 год, январь-июнь	Динамика, %
«Лада»	192 808	226 729	– 15
«Рено»*	96 421	104 633	– 8
«Киа»	93 973	94 870	– 1
«Хёндэ»*	89 574	89 466	0
«Ниссан»*	82 348	63 747	29
«Тойота»*	76 488	73 054	5
«Фольксваген»	67 353	77 280	– 13
«Шевроле»	65 292	80 200	– 19
«Шкода»	42 047	42 847	– 2
«Мицубиси»	38 456	37 575	2
«Опель»	33 514	39 593	– 15
ГАЗ (комм. авт.)	31 781	38 180	– 17
«Форд»*	31 318	51 123	– 39
«Дэу»	24 019	27 274	– 12
«Мазда»	23 801	20 142	18
«Мерседес-Бенц»	23 762	20 030	19
УАЗ*	19 558	24 983	– 22
БМВ	19 557	19 274	1
«Ауди»	17 966	18 181	– 1
«Пежо»*	12 168	17 557	– 31
«СанЙонг»	11 423	15 865	– 28
«Хонда»	11 146	12 274	– 9
«Ситроен»*	11 035	13 847	– 20
«Ленд-Ровер»	10 370	9592	8
«Лифан»	10 150	11 480	– 12
«Сузуки»	9902	13 821	– 28
«Джили»	9320	11 701	– 20
«Чери»	9152	9672	– 5
«Лексус»	8729	7476	17
«Субару»	8200	8625	– 5
«Грейт Уолл»	8096	10 414	– 22
«Вольво»	8040	7386	9
«Фольксваген» (комм. авт.)	6602	7698	– 14
«Инфинити»	4369	4426	– 1
«Джип»	3887	2049	90
«Фиат»*	3700	3503	6
«Мерседес-Бенц» (комм. авт.)	3251	2005	62
«Порше»	2172	1864	17
FAW	1681	1868	– 10
«Сеат»	909	1922	– 53
«Ягуар»	846	763	11
«Мини»	809	1350	– 40
«Кадиллак»	707	795	– 11
BAW*	648	883	– 27
«Чанган»**	451	–	–
ЗАЗ	386	1892	– 80
«Акура»**	345	–	–
«Хайма»	330	99	233
«Бриллианс»**	182	–	–
«Исудзу»*	179	53	238
«Смарт»	156	82	90
JAC**	131	–	–
ТагАЗ*	91	112	– 19
«Крайслер»	77	93	– 17
«Лаксджин»**	75	–	–
«Альфа Ромео»**	29	–	–
«Додж»	24	121	– 80
«Иж»	19	530	– 96
«Фотон»*	11	6	83
BYD	5	100	– 95
Итого	**1 229 839**	**1 331 105**	**– 7,6**

**С учетом коммерческих автомобилей.*
***Официальные продажи марки начались в 2014 году.*

что уже вложились в российскую сборку, ведут переговоры с правительством об отсрочке локализации.

В прошлом году госпрограмма льготного кредитования неплохо подстегнула слабый рынок: она помогла реализовать дополнительно 280 тысяч автомобилей. Но Минпром пока не обещает ее продолжения. Министр Денис Мантуров заявил, что «поддержка автопрома коснется в первую очередь грузового и автобусного транспорта». Кроме того, министерство намерено помогать «национальным режимом госзакупок автотранспорта»: недавно правительство запретило госучреждениям покупать автомобили зарубежной сборки. В комитете Госдумы по промышленности предлагают еще ввести дифференциацию транспортного налога, тарифов ОСАГО, акцизов на топливо – сделать их разными для современных и для старых автомобилей. Но и это не спасет. Без серьезной стимуляции рынка не обойтись – возможно, придется вернуться к хорошо зарекомендовавшей себя в 2009–2010 годах программе утилизации. Но даже в этом случае можно будет надеяться вовсе не на рост рынка, а лишь на минимизацию потерь.

Когда в начале года рынок стал медленно проседать, сокращение продаж связывали с длинными новогодними праздниками, затем с падением рубля… Это всё так, но эксперты уверены, что основная причина – украинский кризис. Казалось бы, происходящее у наших соседей не должно касаться российской экономики. Как бы не так! Конфронтация России с США и странами Европы заметно сказывается на нашей жизни. Экономические санкции вроде только вводятся, но их ожидание действует не менее болезненно. Инвестиции в экономику упали многократно. Социологи подметили: у большой части населения нет уверенности в том, что в ближайшее время их доходы сохранятся на прежнем уровне, а некоторые и вовсе боятся потерять работу. Реакция предсказуема: люди отказываются от крупных покупок. В первую очередь от приобретения товаров длительного пользования – автомобилей, бытовой техники, электроники. Текущие расходы сокращают преимущественно люди небогатые, которые живут на зарплату. Поэтому больше всего страдает сектор бюджетных автомобилей.

Вот и получается, что российский авторынок насыщен менее европейского, имеет отличный потенциал – а продажи падают. И все эксперты уверены, что спад будет продолжаться. Потому что стабильности нет. ЗР



ДРУГ СЕМЬИ

Опытом эксплуатации компактвэна Chevrolet Orlando делится **Сергей Орлов**. Фото автора.

ТРУДНОСТИ ВЫБОРА

Когда стало понятно, что в семье ожидается очередное пополнение, пришлось задуматься о замене горячо любимого американского пикапа чем-то менее пафосным, но более вместительным. Например, компактвэном. Предложения серых дилеров на сей раз не рассматривал: свежая машина из числа официально поставляемых в Россию более прогнозируема по части затрат на обслуживание, что важно для семейного бюджета.

Широкий список претендентов при ближайшем рассмотрении таял на глазах. «Лада-Ларгус» – откровенно бюджетна и не имеет автоматической коробки. «Фольксваген-Туран» – без изюминки, зато при DSG со спорной репутацией. «Мазда-5» – модель «второй свежести». «Шевроле-Каптива» (и прочие паркетники с посадочной формулой 5 + 2) тоже не вариант, поскольку нет смысла переплачивать за раздутые маркетологами сомнительные достоинства. «Додж-Джорни» – хорош после рестайлинга, но нет приличного сервиса рядом с домом. «Опель-Зафира» не впечатлил внешне.

А вот «Шевроле-Орландо» показался наиболее интересным и по оснащению, и по дизайну, и по вместимости. У журналистов он заслужил репутацию автомобиля со слабым (для некоторых даже преступно) 1,8-литровым мотором – однако короткий тест-драйв у дилера показал, что не всё так фатально. Была и альтернатива: в конце 2013 года появилась версия с турбодизелем. Мне довелось ездить в качестве пассажира на такой модификации в Германии, и динамика однозначно порадовала. Но при моих относительно скромных пробегах выгода от дизельной машины не столь очевидна (зато вероятны известные проблемы с зимним топливом).

Семейный совет постановил: берем бензиновый «Орландо»!

ПО ПАРТИЗАНСКИМ МЕСТАМ

Итак, модель определена, целеуказания от жены («чтобы белый и на коже») получены. Новую машину решили не покупать – годовалый экземпляр с небольшим пробегом отличается от нее, как правило, лишь более гуманной ценой.

Желаемый вариант нашелся у брянского дилера (обновляли парк машин для тест-драйва). Торга не вышло: менеджеры встали насмерть, отказываясь дать скидку даже на коврики. Делать нечего – я попросил прислать счет на предоплату, предвкушая романтическое путешествие в партизанский край. Уже собираясь в банк,





Ме́ста за рулем вполне достаточно даже для человека двухметрового роста.

Наша семья, состоящая пока что из четырех человек, размещается в салоне весьма комфортно.

я машинально обновил страницу одного из автомобильных интернет-сайтов и… Вот чудо! Точно такую же машину с пробегом 6700 км выставил «Автомир» на Ярославском шоссе столицы! Брянский дилер остался со своим «Орландо» и ковриками, я же вечером внес предоплату и забронировал машину в Москве.

Относительно гладко прошел только первый этап покупки: осмотр машины на подъемнике (для душевного спокойствия) и оплата. С момента падения последней купюры в лоток кассы мы перестали существовать для «Автомира» как клиенты – ибо мышеловка захлопнулась, назад ходу нет. Лишь трансляция Гран-при Формулы-1 на экране в зоне отдыха для клиентов и понимающая девушка на приемке сервиса спасли техцентр от противоправных действий с моей стороны. Через семь (!) часов мы таки покинули дилера на своем автомобиле.

Очередной сюрприз поджидал при постановке на учет: выданные транзитные номера не были должным образом указаны в ПТС.

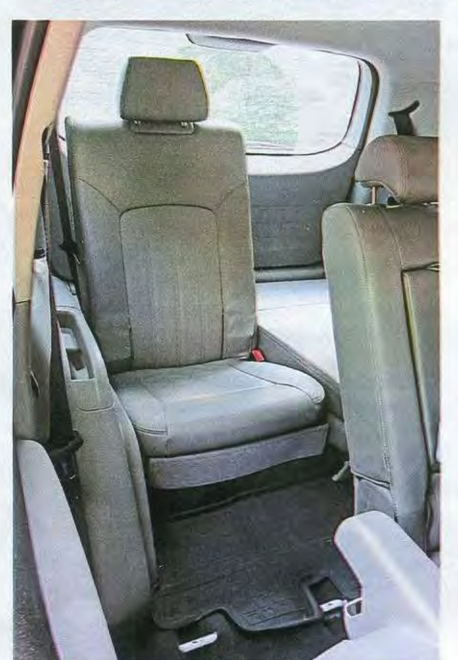
Кроме того, менеджер ввел в заблуждение по поводу сроков ТО. Моментом ввода в эксплуатацию считается дата в сервисной книжке, а не первой записи в ПТС, поэтому не было никакой нужды проводить очередное обслуживание сразу после покупки автомобиля ради сохранения гарантии – это можно было сделать гораздо позже, поскольку, судя по отметкам в сервисной книжке, машина была в эксплуатации меньше года, а по пробегу до ТО-1 оставалось еще 8300 км (оно делается на 15 000 км). Будьте бдительны с нашим сервисом, бессмысленным и беспощадным.

Среди нынешнего гладко облизанного мейнстрима «Орландо» привлек своими рублеными формами, отдаленно напоминающими любимые американские траки. Благодаря ярко выраженному двухобъемному кузову в среде автожурналистов не утихают споры, относить ли данную модель к вэнам или выводить в отдельный класс. Сотрудники автомоек, похоже, уже пришли к единому мнению, регулярно пытаясь оценить свои услуги по кроссоверному тарифу.

Плавные линии салона несколько диссонируют с рубленым наружным дизайном, но отторжения это не вызывает. Рояльный лак, вставки под алюминий и пластик а-ля ВАЗ-2106 – вот ключи к сердцу российского автовладельца. На водительском месте я при двухметровом росте чувствую себя превосходно, в остальных рядах также помещаюсь достаточно комфортно. Самочувствие после перегонов под тысячу километров подтверждает достойный уровень эргономики.

ОТДЫХ В ОРЛАНДО

Бензиновый двигатель объемом 1,8 литра «Орландо» донашивает за предыдущим поколением «Опеля-Астра». Достоинство мотора – низкая требовательность к качеству топлива. К недостаткам можно отнести несоответствие «озвучки» и динамики (шумит машина больше, чем едет), а также относительно высокий расход топлива.



Найдется место и для ожидаемого пополнения.

Шестиступенчатый автомат с возможностью ручного переключения, похоже, действительно адаптивный и подстраивается под манеру вождения – мне так показалось после того, как на машине некоторое время поездил мой брат, человек более спокойный. А еще можно обратить внимание на относительно резкое переключение с первой передачи на вторую при дерготне в пробках.

Помимо ставшей стандартом ABS автомобиль оснащен системой распределения тормозного усилия EBD.

Расходы на эксплуатацию и обслуживание Chevrolet Orlando (6700–20 400 км), руб.

Топливо А95 (средний расход 11,17 л/100 км)	50 700
ТО-1 (у официального дилера)	8088
Штампованные диски R16	5500
Гайки для штампованных дисков	853
Зимние шины 215/60R16 Kumho i'Zen KW22	14 440
АКБ Banner Power Bull 05 6СТ62	3705
ТО-2 (у официального дилера)	13 374
Итого:	**96 660**



Багажник легко вмещает скарб, необходимый для дальнего путешествия.



Немалый клиренс подмывает причислить автомобиль к классу кроссоверов.

Езда по плохим дорогам подтвердила надежность машины: подвеска в ремонте не нуждается.



Во время прошлогодней поездки в Крым я оценил точность и силу замедления при многочисленных обгонах на узких и забитых дорогах.

ТО-2, которое я прошел при пробеге около 18 000 км, подтвердило надежность конструкции – опять же учитывая испытания украинскими направлениями: кто пересекал границу в районе Богодухова, тот меня поймет. На мой взгляд, конструкторам удалось достичь нужного баланса управляемости и комфорта для российских дорог. Например, в «Форде S-MAX» при всем его спортивном задоре сильно укачивало задних пассажиров, а в «Орландо» моя пятилетняя дочь без проблем перенесла маршрут Евпатория – Ростов – Люберцы. Кроме того, у «Орландо» клиренс побольше, чем у других компактвэнов (165 мм).

Хороший (лучше, чем у тех же «американцев») головной свет, большие, удобные наружные зеркала с обогревом, салонное зеркало для наблюдения за пассажирами задних рядов и задний парктроник тоже занесем в актив.

Как-то зимой, после четырехдневной стоянки на 30-градусном морозе, «Орландо» приветливо открыл двери с брелока, помигал лампочками, но отказался прокручивать стартер. Пришлось найти спасителя с проводами (клеммы для «прикуривания» предусмотрительно вынесены из-под кожуха АКБ). Так как в тот день времени было в обрез, я срочно купил новый аккумулятор, – но старый после ночной зарядки показал оптимистичные цифры. Мне кажется, что в неприятности виноваты относительно слабый аккумулятор «с завода» на 60 А·ч и история конкретно этого автомобиля: короткие тест-драйвы, долгая стоянка в шоу-руме с демонстрацией шариков-фонариков всем желающим и небрежная зарядка перед продажей.

Гарантийным обслуживанием я воспользовался лишь раз – в связи с нестабильной работой контроллера USB (флешка распознавалась через раз).

Средний расход бензина А95, вычисленный по чекам на заправках, при моем не самом спокойном стиле езды составляет 11,2 л/100 км (от 9 литров на трассе с работающим климат-контролем до 15 литров в зимних московских пробках). При этом маршрутный компьютер показывает расход 10,6 л/100 км.

Затраты на ТО у дилера приведены в таблице, а следующее обслуживание – уже после окончания гарантии – я намерен проводить в стороннем сервисе, дабы больше не видеть в заказ-наряде строчек типа «Фильтр салона – 1769 рублей». Стоимость километра пробега, рассчитанная по системе «За рулем», на данный момент составляет 7 рублей 6 копеек.

Позади больше года владения и 14 000 км моего личного пробега, – прошлогоднее предположение о том, что «Орландо» является отличным компромиссным вариантом единственного автомобиля для большой семьи, я могу считать подтвержденным. ЗР



ДОЛГОЖИТЕЛЬ

Ford Mondeo четвертого поколения явно задержался на конвейере – пошел уже восьмой год производства. Чем успел запомниться этот долгожитель, выяснял **Стас Панин**.

Изначально все «мондео» производили только в Бельгии. Но уже в 2009 году под Санкт-Петербургом наладили сборку седанов. Здесь их выпускают и по сей день. Универсалы и хэтчбеки сняли с производства еще в прошлом году.

Машина непопулярна среди угонщиков: вскрытый «Мондео» скорее недоразумение, чем правило.

НА ВКУС И ЦВЕТ

«Мондео» одарили широчайшей линейкой моторов. Младший, бензиновый атмосферник объемом 1,6 л, хорошо зарекомендовал себя на «фьюжнах» и «фокусах» второго поколения. Но для «Мондео» он слабоват. Чтобы ехать динамично, приходится раскручивать его до высоких оборотов, из-за чего заметно снижается ресурс. «Мондео» с этим двигателем распространен в такси, где ему достается почем зря. В результате ремень ГРМ часто не доживает до регламентной замены. А ремонтопригодность этого мотора стремится к нулю: запчастей нет – только шорт-блок (блок цилиндров в сборе) или двигатель целиком. Хотя один таксист из Чебоксар умудрился проехать на нем 350 000 км. Секрет – в спокойной езде и сокращенном в два раза (до 7500 км) интервале замены масла. Причем умерла головка блока, а состояние цилиндров и поршневой было хорошим.

У 1,6-литрового двигателя часто текут клапаны управления муфтами изменяемых фаз (VCT). Моторное масло через них вытекает довольно быстро, а контрольная лампа загорается поздно – когда остается меньше литра. Если водитель этого вовремя не заметил, агрегату капут. А еще течет прокладка клапанной крышки, но это не так страшно для двигателя.

Атмосферные бензиновые моторы объемом 2,0 и 2,3 л («Дюратек-НЕ») – самые распространенные. Иногда они отличаются высоким расходом масла и менее надежны, чем 1,6-литровый, но в целом живут дольше вследствие более спокойной эксплуатации. Ремонт не предусмотрен производителем, но можно найти неоригинальные или маздовские запчасти (у последних ресурс больше). Цепь ГРМ переживает пробег до 250 000 км. Нередко

Из истории модели

НА КОНВЕЙЕРЕ: с 2007 года

КУЗОВА: седан, хэтчбек, универсал

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые – Р4, 1,6 л, 125 л.с.; 2,0 л, 145, 200 и 240 л.с.; 2,3 л, 161 л.с.; Р5, 2,5 л, 220 л.с.; дизельные – Р4, 2,0 л, 140 л.с.; 2,2 л, 175 л.с.

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: М5, М6, А6, Р6

ПРИВОД: передний

РЕСТАЙЛИНГ: в 2010 году изменены светотехника, бамперы, капот и решетка радиатора; стали доступны бензиновые наддувные моторы «Экобуст» (EcoBoost) объемом 2,0 л и роботизированная коробка «Пауэршифт» (PowerShift)

КРЭШ-ТЕСТЫ: 2007 год, EuroNCAP. Общая оценка – 5 звезд: защита водителя и взрослых пассажиров – 35 баллов; защита пассажиров-детей – 39 баллов; защита пешеходов – 18 баллов



Дизельные моторы объемом 2,0 и 2,2 л – разработки «Пежо-Ситроен». По конструкции они близнецы. Наиболее распространенный – 2-литровый.

Наддувные 2-литровые «экобусты» мощностью 200 и 240 л.с. отличаются прошивкой блока управления и элементами выпускной системы. Они построены на базе атмосферных двигателей «Дюратек-НЕ».

Атмосферные бензиновые моторы «Дюратек-НЕ» (2,0 и 2,3 л) хорошо известны по «маздам» предыдущих поколений (двигатели серии L) и другим моделям «Форд».

жульничающие сервисмены уверяют в ее скорой смерти – слышите, мол, грохот? А его на самом деле производят вихревые заслонки во впускном коллекторе. Обычно это происходит на пробеге от 70 000 км. Причина – повышенный люфт вала заслонок со стороны навесного оборудования. Раньше продавали специальный ремкомплект, сейчас всё чаще меняют коллектор в сборе. Грамотные сервисмены лечат недуг, устанавливая выточенные опорные шайбы. Кстати, у этих моторов тоже часто течет прокладка клапанной крышки.

Довольно редкий пятицилиндровый турбомотор объемом 2,5 л достался от «Вольво». Его же ставили на предыдущие «фокусы ST» и «куги». Пока мотор был на сто процентов шведским, с ним не было забот. Но как только «Форд» приложил к нему руку, появились болячки: расслаивается ремень ГРМ, текут сальники как из-за их износа, так и по причине поломки маслоотделителя системы вентиляции картерных газов.

У наддувных «экобустов» (2,0 л, 200 и 240 л.с.), пришедших на смену 2,5-литровому мотору «Вольво» на рестайлинговых машинах, первое время прогорала поршневая из-за детонации и некачественного топлива. Некоторым владельцам мотор успели поменять по гарантии аж два раза – ремонтопригодность у этих «экобустов» тоже никакая. После появления обновленной прошивки блока управления двигателем болезнь отступила. Не обошлось и без течей. Наиболее частый виновник – задний сальник коленвала.

Для бензиновых моторов производитель рекомендует масло 5W-20 и, в качестве альтернативы, 5W-30. При использовании первого (оно меньшей вязкости) после 40 000 км иногда на холодном двигателе слышны стуки в головке блока, поэтому сервисмены рекомендуют заливать только 5W-30. (Кстати, для дизелей рекомендовано только такое масло.) В наибольшей степени подвержен этой проблеме многострадальный 1,6-литровый мотор. С интервалом 40 000 км на всех бензиновых двигателях обязательно надо чистить дроссельный патрубок. Учтите: лампа «Проверь двигатель» может не загораться, даже если этот узел очень сильно загрязнен. Желательно

промывать форсунки: на атмосферных двигателях каждые 80 000 км, а на наддувных – после 150 000 км.

Ремонтопригодность дизельных моторов «Мондео», разработанных французским концерном «Пежо-Ситроен», высокая, доступны любые оригинальные запчасти. Если, к примеру, детали топливной аппаратуры под маркой «Форд» идут только в сборе, то французские аналоги можно заказать по отдельности. К 140 000–170 000 км выходят из строя ТНВД и топливные форсунки. Продукты износа топливного насоса забивают их так, что чистить бесполезно. Никакой профилактики, к сожалению, нет. Первый звонок – неисправность соленоида управления основным давлением ТНВД. Симптом – затрудненный пуск мотора. Замена только соленоида не убережет от скорой гибели насоса. Топливного фильтра хватает на 20 000–30 000 км. При замене важно вручную прокачивать систему – длительная работа на сухую прикончит ТНВД. Столь же чувствительны и насосы наддувных бензиновых моторов.

Регенерация сажевого фильтра обычно происходит при продолжительной езде на высоких скоростях. Если машина не покидает границ мегаполиса, соответствующую операцию можно сделать в сервисе, в ручном режиме. Из-за забитого сажевого фильтра не только падает динамика автомобиля, но и быстрее умирает недешевый клапан EGR (клапан рециркуляции отработавших газов), который и так не отличается надежностью. Он залипает в открытом положении – и машина начинает дымить.

На всех двигателях, кроме 2,5-литрового наддувного, после 80 000 км пробега умирает правая верхняя опора. Это можно определить даже визуально – мотор проседает и ложится на металлический кронштейн. Ресурс нижней опоры (около 160 000 км) зависит от своевременной замены изношенной правой, а вот левая верхняя практически вечная.

Долголетие турбины зависит от сознательности владельцев. Если давать узлу остыть на холостых оборотах после поездки, то его хватит на 250 000 км. Следы масла во впускной системе – явление абсолютно нормальное: любая турбина хоть немного смазки, да выплевывает. У машин с дизелями и «экобустами», попавших в аварию, через какое-то время после фронтального удара разрушается вал нагнетателя. Пережив деформацию, при высоких оборотах вращения он ломается.

Раньше клапаны VCT имели солидный ресурс. Сейчас качество запчастей упало, некоторые владельцы меняют эти узлы по несколько раз.



Часто умирают клапаны управления заслонками завихрения и переменной длины впускного коллектора. Практика показала: если вышел из строя один, то скоро преставится и другой. Продают их только парой.



Высокое давление в выпускной системе дизеля (виновник – забитый сажевый фильтр) может убить датчик дифференциального давления системы.



Раз в три года (или каждые 60 000 км) нужно снимать и промывать радиаторы двигателя и кондиционера. Экономия на мойке грозит смертью моторов из-за перегрева. Многие владельцы спохватываются слишком поздно. Первым делом умирают все резиновые детали и залегают поршневые кольца – виноваты закоксовавшиеся отложения. Кольца можно попытаться спасти, но делать это нужно оперативно. В цилиндры через отверстия для свечей заливают жидкость для промывки инжектора или другой похожий раствор.

Передние кислородные датчики живут на бензиновых моторах 120 000–140 000 км. Качество топлива на продолжительность их жизни особо не влияет.





Ближе к 100 000 км на моторах «Дюратек-НЕ» из-за попадания грязи начинает шуметь ролик-натяжитель приводного ремня. Ресурс ремня примерно такой же, поэтому их обычно меняют парой.



После перегрева любого мотора страдает и термостат. Желательно заменить его сразу.

Часто из-за высокой температуры радиатора двигателя страдает блок управления вентилятором, расположенный на его корпусе. Из-за этого электромотор может работать не во всех диапазонах оборотов или вообще отказать. К сожалению, продают узел только в сборе. Очень повезет, если на разборке найдется отдельно блок от вентилятора.

ПЕРЕДАТОЧНЫЕ ОТНОШЕНИЯ

Механические коробки хорошо известны по «фьюжнам» и «фокусам» второго поколения. Для мотора объемом 1,6 литра доступна только

Регламент ТО

У машин с одним и тем же мотором, но разных годов выпуска может различаться регламент обслуживания – к примеру, интервал замены ремня ГРМ. Его нужно узнавать на техническом сайте производителя – www.etis.ford.com (он в свободном доступе).

Ford Mondeo: ориентировочные расходы на обслуживание в сервисе

Наименование операции	Стоимость запчастей, руб.	Стоимость работы, руб.
Замена масла ДВС с масляным фильтром	1450	500
Замена масла в МКП	1450	500
Замена масла в АКП	7200	1500
Замена масла в коробке «Пауэршифт»	6000	1500
Замена клапана VCT	4000	500
Замена переднего кислородного датчика	3500	500
Установка дополнительного радиатора АКП	3000–4500	3000
Чистка дросселя	150	500
Промывка инжектора	300	1500
Замена дизельного топливного фильтра	1000	1000
Замена клапанов управления шторками в коллекторе	4500	500
Мойка радиаторов	–	3500
Замена термостата	600	2500–3500
Замена натяжителя ремня навесного оборудования	2500	1000
Замена прокладки клапанной крышки	1100	1000
Замена клапана EGR (дизельные двигатели)	19000	4500
Замена правого сальника МКП	550	1750
Замена правой опоры ДВС	4500–6000	500–1000
Установка алюминиевой пробки в рейку	1000	2500
Замена модуля управления вентилятором радиатора	10 000–12 000	1000
Компьютерная диагностика	–	1000
Нормочас	–	1500

пятиступка IB5. На конвейере на нее устанавливали разные комплекты сцепления. Примерно до 2010 года были менее массивные диски, их хватает на 100 000–120 000 км. Позже пошли более толстые, с ресурсом до 150 000 км. В обоих случаях слабое место – выжимной подшипник. Из-за недостатка смазки (это часто бывает даже у оригинальных деталей) он быстро начинает шуметь и встает наперекос. В результате педаль сцепления становится жесткой, сложно переключать передачи, быстрее изнашивается диск.

Надежная пятиступенчатая механика MT75 доступна только для бензинового 2-литрового атмосферника. На основе этого агрегата сделан шестиступенчатый вариант для наддувного мотора объемом 2,5 л и дизелей. Чтобы продлить всем механическим коробкам жизнь, просто меняйте масло после 100 000 км пробега или одновременно с заменой сцепления. Часто течет сальник правого привода, и это беда всех фордовских коробок.

Шестиступенчатый автомат «Айсин-AW21» идет в паре с дизелями и бензиновым 2,3-литровым мотором. Его устанавливают также на «мазды» и «вольво», но почему-то именно на «Мондео» он капризничает. Проблемы с переключениями передач возникают при неисправности клапана рециркуляции EGR, который влияет на изменение крутящего момента двигателя (по нему блок управления коробкой ведет расчет переключений). В тяжелых условиях эксплуатации (жаркий климат, езда по пробкам) автомату не хватает охлаждения – возникают ударные переключения. Больше всего страдает гидроблок и муфта блокировки гидротрансформатора. Если вовремя спохватиться, то коробку стоимостью 150 000 рублей можно спасти, установив дополнительный радиатор. Продлит жизнь агрегата и замена масла через каждые 60 000 км.

Роботизированная коробка «Пауэршифт» с мокрым сцеплением работает в паре только с моторами «Экобуст». Проблем с ней в несколько раз меньше, чем с сухим аналогом на «фокусах» последнего поколения. Главное – следить за состоянием масла и менять его через каждые 70 000 км. Проблемы с переключениями возникают при сильном износе сцепления и синхронизаторов первой и второй передач. Хотя при бережной эксплуатации эти коробки исправно служат до 200 000 км. В запчасти поставляют только сцепление. Для замены понадобится аж четыре специнструмента, так что в случайные сервисы обращаться не стоит.

ВОКРУГ ДА ОКОЛО

У рулевого механизма опорная втулка пары шестерня – рейка, регулирующая зазор, сделана… из пластика. Со временем она деформируется и узел начинает стучать. Добросовестные сервисмены не будут разводить владельца на новую рейку, а просто заменят пластиковую пробку самодельной алюминиевой. По заводской технологии, чтобы поменять рулевые тяги, нужно снимать рейку или фиксировать ее вал. Второй вариант очень рискованный: проворот вала может убить рейку. Течи узла связаны с боковыми ударами в колеса.

Передняя подвеска «Мондео» нареканий не вызывает. Амортизаторы и опорные подшипники ходят 100 000 км. При замене важна правильная ориентировка опор, иначе хватит их ненадолго. Ресурс ступичных подшипников – около 120 000 км. Шаровые рычагов можно менять отдельно. Стоек стабилизатора хватает на 60 000–100 000 км.

Подвесного подшипника правого привода хватает на 120 000 км, после чего появляется гул, как у ступичного. ШРУСы ходят по 150 000–200 000 км. Первые проблемы с задней подвеской начинаются не раньше 150 000 км – это разрывы сайлент-блоков нижних поперечных рычагов.

Окрашены автомобили добротно. Следы коррозии на кузове укажут на низкокачественный восстановительный ремонт. Проводка передних и задних парктроников проложена внутри бамперов. Она ничем не защищена от грязи и реагентов, из-за чего быстро сгнивает. У седанов после трех-четырех лет эксплуатации зимой переламывается жгут проводки крышки багажника при открывании на большой угол. Выход – купить на разборке европейский жгут с более мягкой изоляцией проводов.

Блок управления двигателем размещен неудачно – в левой части переднего бампера, на бачке омывателя. Вся его пластиковая защита должна быть целой, иначе начнут гнить разъемы, – придется покупать новый или бывший в употреблении блок за 15 000–40 000 рублей.

На машинах с умной системой зарядки важно использовать при замене соответствующие аккумулятор и генераторы «Форд», иначе электрика начнет выкидывать фокусы. Определить, установлена ли такая система (работой генератора и зарядкой АКБ управляет «мозг» двигателя) на автомобиль, можно по датчику зарядки на минусовой клемме батареи. ЗР

Благодарим за помощь в подготовке материал сервис FORDEXPRESS.

ИТОГ

У «Форда-Мондео» неплохое соотношение цены и качества. Но долгая и беззаботная жизнь автомобиля гарантирована лишь при внимательном отношении к нему.

ЛИТЬ ИЛИ НЕ ЛИТЬ?

Добавки к моторным маслам и топливу – о плюсах и минусах их использования рассуждает профессор **Александр Шабанов**.

Материал появился на свет благодаря письму читателя: так, мол, и так, у меня классный вседорожник, но хочу добавить ему цетана. Посоветуйте, что для этого надо залить.

Про цетан и про нормальное топливо мы ему ответили. Но не уверены, что товарищ нас услышал: слишком много на прилавках красивых флакончиков, которые так и хочется залить в какую-нибудь горловину своего автомобиля. Особенно если что-то в его поведении не устраивает. Но результат порой обманывает ожидания: кто-то получит обещанные рекламой радости, а кто-то – горькое разочарование.

ХИРУРГИЯ И ТЕРАПИЯ

Два основных способа лечения людей и автомобилей – хирургия и терапия: «отрезать – открутить – поменять» или «накапать – налить – помазать». Чтобы оттянуть визит к «хирургу», машину надо с малолетства хорошо и правильно «кормить» и не заставлять надрываться. Это, надеюсь, все знают. Как и то, что сломанную деталь надо не смазывать, а заменять.

А если деталь не сломана, а просто изношена? Тут на глаза попадаются препараты, не совсем правильно называемые в народе присадками к маслу. Обещания на флакончиках заманчивые: мол, если залить чудо-состав, то капиталка подождет. Но выскажем и свое мнение: испытав на стенде десятки подобных составов, мы ни разу не отметили восстановления размера и, главное, формы детали. Посему капиталка, увы, неизбежна.

Впрочем, не все так плохо.

ТОПЛИВНЫЙ БАК

Негодное топливо, в котором много тяжелых фракций, плохо и грязно горит, создает отложения в топливной аппаратуре и на впускных клапанах. Неправильное октановое число становится причиной детонации. Попытки повесить ярлык «Евро-много», убрав серу и не озаботившись восстановлением смазывающей способности, ускоряют износ топливной аппаратуры. Убогие низкотемпературные свойства зимнего топлива зазывают на эвакуатор и в теплый бокс для отогревания...

Все это поддается корректировке присадками. Есть универсальные, улучшающие «всё подряд», есть специализированные, воздействующие лишь на какую-то проблему. На них и остановимся.

ОЧИСТИТЕЛИ ДВИГАТЕЛЯ

Очистители двигателя (или карбюратора, инжектора, камеры сгорания, клапанов) предназначены для удаления загрязнений, мешающих мотору правильно жить. Чаще всего, хоть это и не афишируется, применяются концентрированные моющие присадки – промышленные, используемые для производства товарных топлив.

Простота применения: залил в бак при очередной заправке – и поехал. Неплохая эффективность в большинстве случаев: через некоторое время сможете ощутить восстановление былой прыти мотора.

Опасно применять в сильно загрязненных моторах: вымываемая грязь попадает в топливные фильтры и дозирующие элементы систем питания и забивает их. Поэтому действие препарата может сопровождаться кратковременной потерей мощности, вплоть до нарушений работы двигателя. Да и топливный фильтр, возможно, потребуется поменять.

МАСЛО И ТРИБОТЕХНИКА

Современные триботехнические составы (таково правильное название подобных присадок к маслу) способны приносить реальную пользу. Они модифицируют рабочие поверхности узлов трения двигателя, снижая в них интенсивность трения и скорость износа. Если штатный пакет присадок формирует параметры моторного масла, то триботехнический состав изменяет именно свойства поверхностей. Штатный пакет работает постоянно, а триботехнический состав воздействует на поверхности однократно (или дискретно – с повтором через несколько смен масла). Такие препараты не восстанавливают размеров – они подлечивают рабочие поверхности трения, возвращают подвижность поршневым кольцам и повышают их уплотняющую способность.

Повышение мощности, снижение расхода топлива, увеличение ресурса двигателя.

Запрещено использовать в период гарантийного срока и на необкатанном моторе. Живому и резвому мотору прыти добавит, но если мотор, побитый жизнью и российскими ГСМ, при смерти, обработка таким препаратом лишь ускорит кончину: справиться с износом не удастся, а вымытая из мотора грязь может способствовать его заклиниванию. Потому использовать надо вовремя и осторожно, после предварительной диагностики. И не ждите чудес.



АНТИГЕЛИ

Наиболее востребованные составы. Расхожее название объединяет препараты, улучшающие низкотемпературные свойства дизельного топлива.



Обычно препараты действительно работают. Сделать из летнего дизтоплива зимнее не в силах, но с пуском дизеля после холодной ночи могут помочь.

Препарат надо использовать до того, как солярка застыла, а не после. То есть к бутылке с составом требуется достоверный прогноз погоды... Постоянно использовать тоже нельзя, поскольку снижение температуры замерзания топлива практически всегда сопровождается ухудшением его смазывающей способности. За снижение риска не завестись придется расплатиться ускоренным износом топливной аппаратуры.

ЦЕТАН-КОРРЕКТОРЫ

Недостаток цетанового числа в солярке сулит проблемы с пуском, жесткую работу двигателя, рост дымности и расхода топлива. Избыток также приводит к росту дымности и расхода топлива. Потому дизелю нужен некий оптимум. А чтобы его достичь, надо знать, топливо с каким цетановым числом нынче плещется в баке и сколько в нем точно осталось. Но ни на нюх, ни на вкус это число не определишь.

Как правило, препараты работают! Причина проста: в основе большинства лежат промышленные цетаноповышающие присадки, используемые в производстве товарных топлив.

Сложно определить оптимальную дозировку, а потому есть риск напортить. Но – не летально.

ОКТАН-КОРРЕКТОРЫ

Типичное аварийное средство для тех, кто нарвался на дрянной бензин с низким октановым числом.

Заявленные 2-3 единицы роста октанового числа эти препараты, как правило, обеспечивают. Этого обычно хватает, чтобы выработать бодягу и больше не возвращаться на злополучную АЗС.

В таких препаратах часто присутствуют металлосодержащие антидетонаторы, которые запрещены в производстве товарных бензинов: длительное их использование способно убить свечи, катализаторы, лямбда-зонды. Поэтому частое применение чревато неприятностями.

БОРЖОМИ И ВЫВОДЫ

Общий вывод прост. Если заправлять машину исключительно качественным топливом и очень хорошим маслом, а также вовремя проходить техническое обслуживание, то приобретать снадобья вовсе не обязательно. Однако в наших реалиях именно автохимия может стать тем спасательным кругом, который избавит от серьезных проблем, – но при выполнении двух обязательных условий.

■ **Во-первых,** применять ее нужно своевременно. Принцип «поздно пить боржоми» тут более чем актуален. Профилактика предпочтительнее лечения – исключение составляют разве что октан- и цетан-корректоры.

■ **Во-вторых,** препараты должны быть эффективными. Здесь совет один: применяйте только известные бренды. Это хотя бы частично гарантирует успех без риска. ЗР



ЗАФИРАЛЬНАЯ ИДЕЯ

Один из самых популярных подержанных компактвэнов на российском авторынке – это Opel Zafira второго поколения. **Максим Приходько** с особым удовольствием исследовал один из экземпляров этой модели.

Долгое время вэны разного калибра в России были не в почете – отпугивала некая автобусность во внешности. А затем автомобилисты раскусили все плюсы таких машин: они вместительные, комфортные и иногда даже экономичные. Сказано словно про «Зафиру».

В активе модели, сделанной на платформе «Опеля-Астра», – солидная гамма бензиновых и дизельных моторов, которые в разных комбинациях сосуществуют со всеми видами коробок, включая роботизированную. Автомобилисты недолюбливают робот: он задумчив при переключениях и своенравен при маневрах на парковке. Кроме того, подержанную машину с роботизированной коробкой надо грамотно обслуживать и дотошно проверять при покупке. Для того чтобы она работала без сбоев, необходимо контролировать работу сцепления на СТО через каждые 30 тысяч километров пробега, так как конструкция не предусматривает автоматической подстройки, связанной с естественным износом сцепления (механики называют эту процедуру проверкой точки схватывания). В противном случае блок управления не будет получать данные о величине хода штока вилки главного цилиндра сцепления с учетом износа самого диска – отсюда рваные переключения и дополнительный износ. У роботизированых машин с пробегом свыше 100 тысяч километров нужно обязательно контролировать состояние сцепления: к этому моменту оно зачастую умирает.

Другие коробки не доставляют хлопот. Типичных подвесочных болячек у подержанных «зафир» немного. У передней подвески – износ задних сайлент-блоков рычагов, рулевых тяг и стоек. А в задней слабым местом являются амортизаторы и пружины – все-таки машина тяжелая. Требуют внимания сайлент-блоки задней балки: металлическая втулка со временем отрывается от резиновой подушки, задняя балка начинает жить своей жизнью.

Цены на «зафиры» второго поколения в относительно рабочем состоянии стартуют с 360 тысяч рублей за машины 2005 года. Битые и несправные экземпляры продаются еще дешевле. Я предпочитаю искать автомобили по средней цене. В данном случае это около 500 тысяч рублей, когда пресловутое соотношение цены и качества близко к оптимуму.







125-сильный турбодизель ставился на разные опелевские модели, поэтому проблем с запчастями и обслуживанием быть не должно.

Набор из мануала на немецком языке и скидочной карты вместо сервисной книжки утешает слабо. Книга о машине на русском стоит 1400 рублей.



МОТОР-ХОУМ

В основном вторичный рынок предлагает 140-сильные бензиновые «зафиры» с 1,9-литровым двигателем, который владельцы и механики считают наиболее беспроблемным. Вторая по популярности – машина с самым скромным, 1,6-литровым бензиновым мотором. Для семиместного компактвэна его мощности явно недостаточно – всего 105 сил. Покупать неновую машину с таким двигателем – не лучшее вложение. На другом полюсе – явно избыточный 200-сильный гоночный «аквариум» фирменного ярко-синего цвета от придворного спортателье OPC. Даже бывшие в употреблении «гоночные» машины все равно дóроги для массового покупателя.

Чуть отстают по распространенности дизельные модификации с моторами объемом 1,9 и 2,2 литра. Первый развивает 120 л.с. в атмосферном варианте и 150 сил с наддувом, у второго мотора 125 сил. Эти машины шли в страну через официальных дилеров. Особенных болячек у них не выявлено. Главное – не заправляться соляркой на сомнительных АЗС. Встречается также 125-сильная версия с 1,7-литровым турбодизелем. Такие «зафиры» привозят исключительно из Европы



Салон даже пятилетней машины не скрипит. К эргономике особых претензий нет, хотя основная архитектура с головой выдает решения десятилетней давности.

(официальные дилеры этот мотор не предлагали). Тем интереснее познакомиться именно с такой машиной.

Итак, в наших руках «Опель-Зафира» 2009 года, с турбодизелем CDTi объемом 1,7 л (125 л.с.), шестиступенчатой механикой и множеством опций, включая обогрев сидений и зеркал, навигацию, климат-контроль и датчик света. Заявленный пробег – 113 тысяч километров. Цена – 580 тысяч рублей. Техническое и внешнее состояние оценено классическим «сел и поехал». В принципе, нормальная цена за пятилетний автомобиль, но повременим с выводами: быть может, дотошный осмотр поможет найти поводы просить скидку.

ЗНАК ЗОРРО

Особых претензий к внешнему виду нет. Склонность к появлению преждевременной ржавчины у «зафир» была устранена в ходе рестайлинга 2008 года. Значит, эта машина данной проблемы избежала, как и глобального перекрашивания. Пластик фар не помутнел. Отгадка кроется в чуть видимых следах былой полировки поликарбоната. Выходит, за машиной следили.

Возраст выдают многочисленные потертости на кузове, они особенно заметны на черной краске. Как ни полируй, машина все равно будет смотреться слегка потрепанной. Это минус.

Колеса 15-дюймовые, легкосплавные. А шины изношены почти в ноль. Придется покупать новые, причем желательно фирмы «Хэнкук» – шина на запаске именно этой марки, и она почти новая. В раздел обязательных трат впишем 7000 рублей за комплект шин и еще 2000 рублей отложим на шиномонтаж.

Если внешне «Зафира» еще тянет на 113 тысяч километров пробега, то салон заставляет в этом усомниться. Вот признаки того, что машина пробежала больше, чем заявлено в прайс-листе: провисший ремень безопасности со стороны водителя, слишком захватанный руль, водительская дверь просела и открывается с ощутимым люфтом.

И еще. Машина выпущена в 2009 году и ездила по Германии до 2012 года, затем переехала в Белоруссию. Спустя некоторое время отправилась в Краснодарский край – вот откуда чистые, нержавые днище и пороги. Но продавать машину повезли в Москву – возможно, для местного рынка она оказалась чрезмерно дорогой.

Так скручен ли километраж на одометре? Однозначно сказать нельзя. Механики дилерских СТО говорят, что если пробег скручен, то уже не узнаешь насколько. Думаю, реальный пробег составляет не меньше 180 тысяч кэмэ.

Навигация и маршрутный компьютер не умеют разговаривать по-русски. Или учите немецкий, или перепрограммируйте. На это дело отложим еще 2500 рублей. Но это семечки на фоне предстоящих трат на поддержание турбодизеля в рабочем состоянии.

Система выпуска оснащена сажевым фильтром – это первое проблемное





В дальних поездках средняя спинка превращается в удобный подлокотник.

Машина семиместная, но третий ряд сгодится лишь для подростков. Взрослым там долго не усидеть.

Отзывы владельцев компактвэнов «Опель-Зафира»

- Я разочарован. Хороший семейный автомобиль, отличный по всем параметрам, но с плохим лакокрасочным покрытием и неважной антикоррозионной защитой.
- «Зафира» – отличный автомобиль. Езжу четыре года на версии с роботом, и особых проблем нет. Как минивэн – оправдывает себя на сто процентов. Дорогу держит хорошо, кочки и ямки проходит нормально, в салоне тихо и тепло. Расход топлива в городе 10–12 л/100 км, на трассе 7–8 л/100 км.
- В 2007 году я радовался новой машине с просторным салоном. Сейчас поражен ненадежностью ходовой, отвратительным лакокрасочным покрытием и обманом о 12-летней антикоррозионной гарантии.
- Добротный семейный автомобиль. За время эксплуатации ни разу не подвел. Оставил о себе только добрые воспоминания. Все замечания – мелочь по сравнению с удовольствием от эксплуатации. Расходники недорогие.
- У меня был «Опель-Мерива», но с этим же 1,7-литровым турбодизелем CDTi – пригоняли под заказ из Германии. Никаких проблем с мотором не было. Главное – не переоценивать его способности.

Цены на подержанную «Зафиру» второго поколения лежат в пределах от 360 до 925 тысяч рублей, в зависимости от комплектации и состояния.



Еще один привет из прошлого – тщедушные зеркала заднего вида. Хорошо, что обогреваемые.

место. При покупке дизельной «Зафиры» желательно продиагностировать машину у квалифицированных механиков, и вот почему.

Сажевый фильтр – коварная придумка европейских буржуинов в погоне за низким содержанием канцерогенов и прочих вредностей в отработавших газах. Для его беспроблемной жизни специалисты советуют регулярно поддавать газу, чтобы очистить фильтр под нагрузкой. Если же машина большей частью стояла в пробках и фильтр забит до отказа, вначале придет капут ему, а потом и его датчикам давления. Двигатель станет вяло реагировать на газ, повысится расход солярки – и автомобиль будет вести себя, как Винни-Пух, который застрял в норе Кролика после обильного застолья.

Цена нового фильтра – около 30 тысяч рублей. Дорого. Но фильтр можно ликвидировать. Эта процедура тянет на 15–20 тысяч рублей: в выхлопную систему вставляют имитацию сажевого фильтра (старый выбивают или вырезают), параметры которого прописывают в электронных мозгах управления мотором. На нашей машине такая операция уже проведена.

Еще придется обновить задний сальник коленвала. Он уже отправился в свой последний путь. Пока потеет умеренно, но все равно нужно менять. Отложим на это дело еще 800 рублей.

В пробной поездке мне показалось, что шумит один из ступичных подшипников. У них хорошая ходимость, но если на машине с большим пробегом влететь в приличную дорожную выбоину, подшипник кончится моментально. Новый оригинальный стоит около 6000 рублей. Неоригинал на пару тысяч дешевле.

Других претензий к «Зафире» не возникло.

СЕМЕЙНЫЙ СОВЕТ

С учетом обозначенных трат, а также расходов на покупку обязательных фильтров и моторного масла стоимость неотложных вложений составит 18–19 тысяч рублей. Значит, и скидку можно смело просить в таком размере, а итоговая цена машины опустится до 560 тысяч.

В активе машины – нетронутая заводская окраска: толщина слоя краски от 0,278 до 0,900 мм. Средний расход солярки – около 6 литров на сотню. Мотор достаточно тяговит и вынослив – нам ведь не гоняться, нам семью возить.



У дорестайлиновой «Зафиры» второго поколения (2005–2008 годы выпуска) ржавчина появлялась прежде всего на кромке пятой двери.

А поскольку капризного фильтра уже нет, можно не ждать внезапных затрат. Опять же ставка транспортного налога за 125 дизельных сил вполне по силам среднему автовладельцу. И запчасти на эту машину есть.

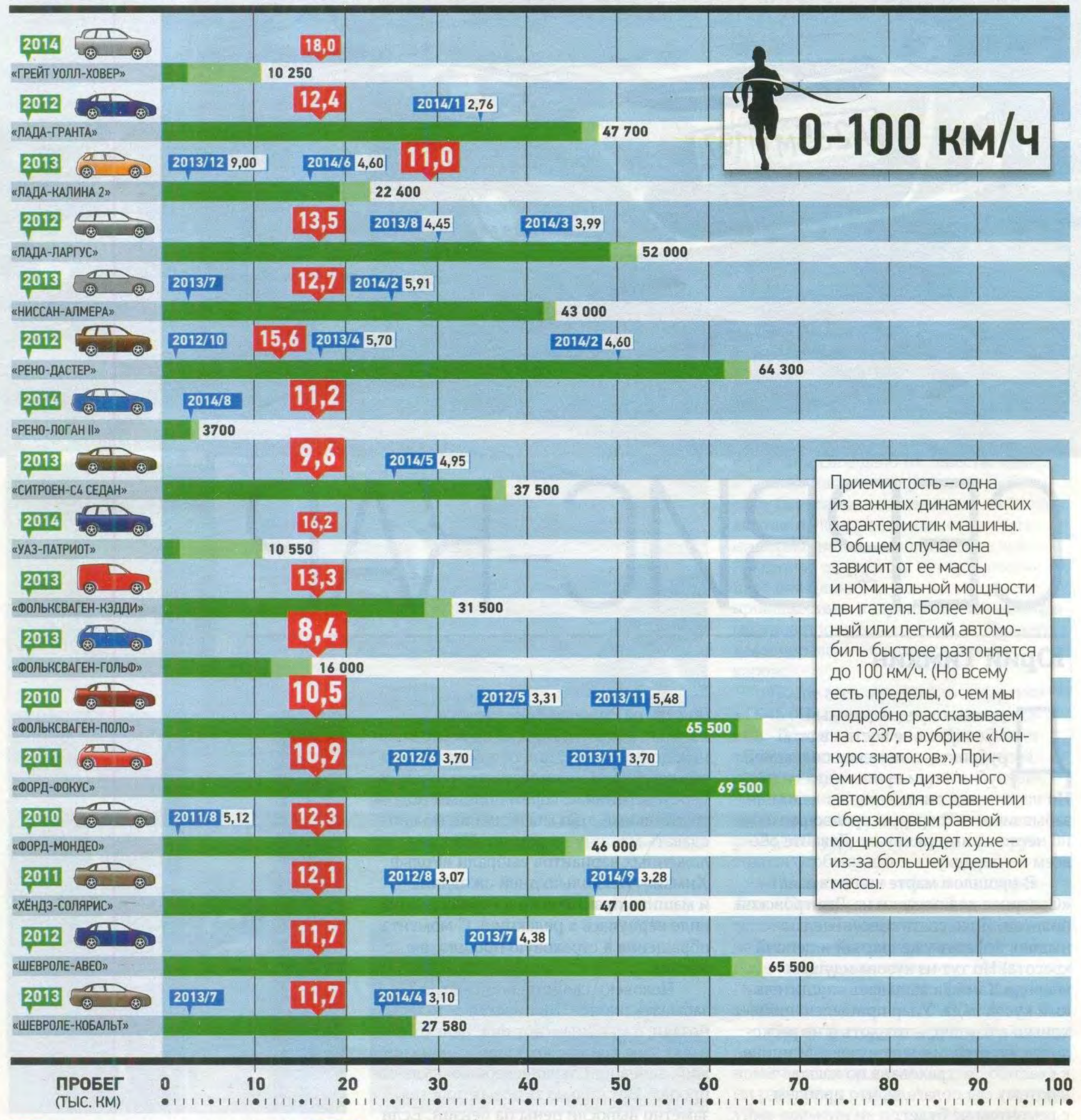
В минусе – провисшая дверь, неизвестный реальный пробег и потертый кузов.

Плюсов больше. Значит, это хорошее предложение для тех, кто хочет решить при помощи одной машины много транспортных задач: и на рыбалку с компанией, и в отпуск с семьей, и пресловутый холодильник привезти на дачу. Кроме того, «Зафира» едет с огоньком – для кого-то и этот фактор очень важен. ЗР

Благодарим «Суперавтомаркет «Формула 91» за помощь при подготовке материала.

НАШ ГАРАЖ

На этой странице представлен весь автопарк ЗР (кроме машин, обслуживающих шинные тесты) в режиме реального времени. На сей раз сравниваем время разгона подопытных автомобилей от 0 до 100 км/ч – исходя из данных, заявленных производителями. Более подробной информацией мы продолжим делиться в регулярных публикациях «Парка ЗР».



2012 – год выпуска; **36 000** – текущий пробег; **2012/8** **3,70** – год и номер журнала со статьей об автомобиле в рубрике «Парк ЗР» и стоимость 1 км пробега на момент написания статьи; ▇ – пробег за месяц.
12,0 – время разгона от 0 до 100 км/ч (с).

СЕРВИС-КАР

Юрий Тимкин

HYUNDAI SOLARIS

- Изготовитель – «Хёндэ Мотор Мануфактуринг Рус», Россия
- Год выпуска – 2011-й
- В эксплуатации «За рулем» – с июля 2011 года
- Пробег на момент отчета – 47 100 км

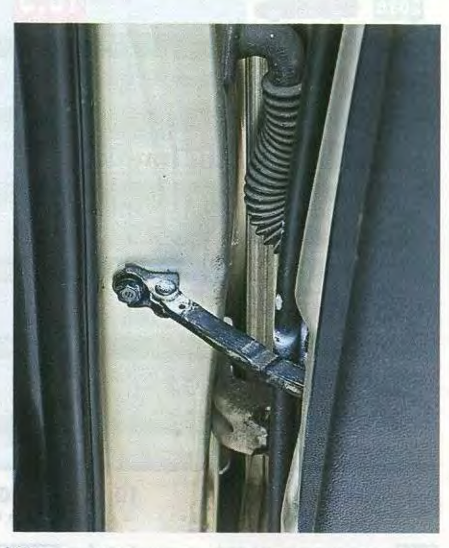
Публикации ЗР – 2011, № 6, 7, 8, 9, 10; 2012, № 2, 8, 9; 2014, № 1

Давненько редакционный «Солярис» не гостил в этой рубрике – с момента последней публикации прошло два года! Но не спешите винить меня в лени или забывчивости: перерыв произошел по нескольким причинам. Давайте обо всем по порядку.

В прошлом марте коллега взял «Солярис» для поездки на Дмитровский полигон. Ярко светит весеннее солнышко, асфальт уже чистый и цепкий – красота! Но тут из кузова идущего впереди КамАЗа выпадает внушительный кусок льда. Удар пришелся прямехонько в бампер, – тот хоть и не раскололся, но отвалился от кузова. Машина, к счастью, застрахована по каско, а потому мы полагали, что проблем с ремонтом не будет.

Как бы не так! С этими ребятами из страховой началась такая волокита – врагу не пожелаешь. Череда звонков (висеть на проводе приходилось часами), согласований, сбор всевозможных документов. Попросили даже скан обратной стороны моего водительского удостоверения. С горем пополам подготовительный этап мы осилили, можно сдавать машину на ремонт. Из предложенных вариантов выбрали «Рольф Химки». Несколько дней ожидания – и машина практически в первозданном виде вернулась в редакцию. С момента обращения в страховую прошло два месяца…

Человеку свойственно быстро забывать плохое. Мытарства остались позади, а машина – вот она, целехонькая. Ездит все так же бодро, салон свежий, запевший было «сверчок» куда-то пропал. Вот только за время простоя заметно выросли цены на бензин. Если раньше до полного бака я заправлялся за тысячу, то теперь ее не хватает. В целях экономии пробовал перейти



Сколько ни смазывали механизмы задних дверей, от скрипа избавиться так и не удалось.

на более доступный 92-й бензин (инструкция по эксплуатации это допускает), однако эксперимент оказался неудачным: разгоняться «Солярис» стал вяло, а расход топлива увеличился.

В безобидной ситуации оторвался левый передний подкрылок: автомобиль зацепился им, съезжая с невысокого бордюра. Привинтили на место в нашем техцентре. Этот эпизод лишь укрепил меня во мнении, что дополнительные 10–20 мм клиренса «Солярису» не помешали бы.

Между тем подошел срок ТО-30 000. В ходе регламентных работ обнаружили люфт в заднем ступичном подшипнике. Установили новый по гарантии, сэкономив редакции около 7000 рублей. В рамках отзывной кампании (а значит, бесплатно) заменили рулевой механизм – он тоже слегка люфтил. Считай, сэкономили 20 000 рублей!

В идеальном состоянии машина пробыла недолго.

Разворачиваясь в узком переулке, сдавал назад. От левого крыла до парковочного столбика оставалось сантиметров двадцать: думал, не задену. Но я не заметил, что столбик установлен на плоском круглом основании. Наехал на основание колесом, и столбик приложился к крылу, оставив вмятину. Металл не оголился, однако это не уменьшило чувства обиды.

А в начале осени «Солярис» и вовсе попал в ДТП. На перекрестке ему в левый бок влетела тюнингованная «Лада-112» с горячим гостем столицы за рулем. Очень ему хотелось стартануть со светофора первым – вот и решил не дожидаться зеленого. К счастью, удар пришелся в центральную стойку и мне удалось избежать травм. Машина влетела боком на бордюр, но осталась на ходу – подвеска

Расходы на эксплуатацию и обслуживание седана Hyundai Solaris (0–47 100 км), руб.

Расходы на содержание: 0–22 500 км	68 982,5
Из них на бензин (А95, средний расход 8,6 л/100 км)	57 082
Расходы на содержание: 22 500–47 100 км	85 290
Из них на бензин (А95, средний расход 8,5 л/100 км)	71 442
ТО-30 000 км	6038
ТО-45 000 км	7750
Лампочки подсветки номерного знака	60
Общие расходы: 0–47 100 км	154 272,5
Стоимость 1 км пробега	3,28

не пострадала. В редакцию добрался своим ходом. И опять, опять бесконечные мытарства со страховой! Преодолел и эту препону, но радовался зря: приехать на ремонт предложили только через два месяца!

И вот настал счастливый час. Мастер-приемщик осмотрел машину, после чего сообщил, что вырежут стойку, поменяют двери, крылья – и всё будет в лучшем виде… через месяц. Дескать, не все детали есть на складе. Изможденный волокитой, соглашаюсь. Сервисмены уложились в сроки и сделали свое дело на совесть. Теперь и не скажешь, что еще недавно «Солярис» был сильно израненным. О былой аварии напоминает лишь отсутствие информационных табличек на стойке. Но стоила ли радость четырехмесячного ожидания? С учетом весеннего происшествия получилось, что полгода машина простояла в ремонте. Коллеги даже прозвали «Солярис» сервискаром.

После всех мучений стандартное ТО-45 000 пролетело на одном дыхании – каких-то три часа. Я попросил заодно смазать петли задних дверей, которые открывались туго и со скрипом. Хватило на неделю: «калитки» вновь играют на нервах. На сервисе разводят руками – дескать, конструктивная особенность.

Тем временем пора было отправлять «Солярис» на первый в его жизни техосмотр. Проверку с первой попытки не прошел – из-за перегоревших лампочек подсветки номерного знака. Поменял лампочки – получил заветный талончик.

Несмотря на все перипетии, «Солярис» мне не разонравился. Резвый, экономичный, надежный. За все время он ни разу не сломался. А в сервисе провел уйму времени не по своей вине. Надеюсь, впредь к сервисменам он будет заезжать только для проведения регулярного техобслуживания. ЗР



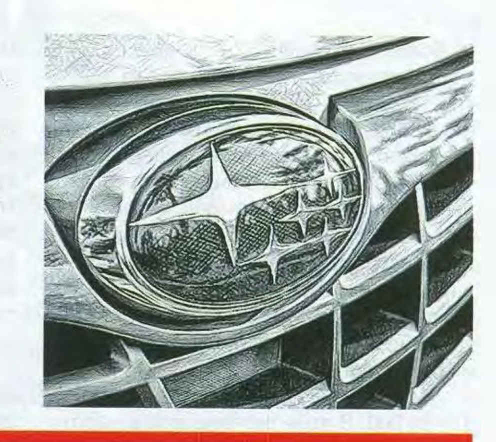
Удар пришелся точнехонько в середину автомобиля. Угоди «агрессор» в водительскую дверь, результат мог бы быть печальнее.

После ремонта центральная стойка лишилась информационных табличек. Надо было вернуть их на место.



Над ветровым стеклом образовался очаг коррозии. Посмотрим, что будет через год…

СЛОВО СПЕЦИАЛИСТАМ «СУБАРУ МОТОР»



Сотрудники компании ответили на вопросы наших читателей. Слушал и записывал **Стас Панин**.



Почему вы отказались от обычных автоматов в пользу вариаторов?

Фирма «Субару» отказалась от гидромеханических коробок в пользу вариаторов по ряду причин. Бесступенчатая трансмиссия более эффективно реализует тяговые возможности двигателя и при этом обеспечивает лучшую топливную экономичность – а значит, позволяет снизить объем вредных выбросов. Вместе с тем современные восьми- и даже девятиступенчатые автоматы, которые в какой-то степени начинают приближаться по экономичности к вариаторам, слишком сложны конструктивно, у них ниже надежность и ресурс. Вариаторы гораздо проще и ремонтопригоднее.

Сейчас у «Субару» три модели клиноременных вариаторов. Причем компания производит их самостоятельно. Единственный покупной узел – немецкий цепной ремень. Первая модель – так называемый «короткий» вариатор. Узел состоит из гидротрансформатора, планетарного редуктора и собственно вариатора. Он работает в паре с базовым мотором объемом 1,6 л и с атмосферниками объемом 2,0 и 2,5 л (кроме «Аутбека»). На универсале «Аутбек» применен «длинный» вариатор, рассчитанный на повышенные нагрузки. У него планетарный редуктор стоит за узлом вариатора. При обновлении модели в следующем году от него откажутся в пользу «короткого». На основе «длинного» вариатора сделан третий вариант – для наддувных моторов объемом 2,0 и 2,5 л. Он способен переваривать крутящий момент до 350 Н·м!



Как сказывается длительная езда задним ходом на ресурсе автомата и вариатора?

Для конструкторов любых трансмиссий движение задним ходом – это вспомогательный кратковременный режим. Все элементы спроектированы под основное движение вперед. Длительная езда задним ходом на большой скорости (например, объезд пробок) снижает ресурс агрегатов в целом. Обратное вращение сказывается на состоянии не столько планетарного редуктора и узла вариатора, сколько специально спрофилированных зубьев главной гипоидной пары.



Не могу заехать на бордюр задним ходом на «Форестере» с вариатором. Можно ли решить эту проблему перепрограммированием электронных мозгов агрегата?

Проблему недостаточного крутящего момента при включении заднего хода нельзя решить перепрограммированием блока управления вариатором. Отчасти в проблеме виновен планетарный редуктор с конкретным передаточным отношением. Обычно при проектировании трансмиссий не делают акцент на более моментной передаче заднего хода. Однако, получив массу жалоб от владельцев, которым сложно заезжать на высокие бордюры или двигаться задним ходом по тяжелым грунтам, мы разработали новый планетарный редуктор, который пойдет в производство со следующего года.

Комментарий ЗР. *У «Субару» пока недостаточно статистики о ресурсе и отказах вариаторов – они выпускаются с 2010 года и показали себя довольно надежными: пока количество поломок незначительно. Радует, что «Субару» выпускает вариаторы самостоятельно, – в этом случае проще следить за качеством и своевременно вносить изменения в конструкцию, если она того требует. В обычных режимах эксплуатации вариаторы не нуждаются в замене масла, но при работе в тяжелых условиях (горные дороги, буксировка прицепа, очень низкие температуры) рекомендуемый интервал составляет 45 000 км.*



Зачем убрали понижающую передачу на «Форестере»?

Понижающий ряд был прерогативой машин с пятиступенчатыми механическими коробками передач и моторами прежних серий. Передаточное отношение демультипликатора было весьма скромным – примерно 1,4. С появлением новых двигателей, отличающихся высоким крутящим моментом на низких оборотах, и шестиступенчатых коробок с грамотно подобранными передаточными отношениями было решено отказаться от понижающей передачи, которая практически потеряла смысл.



Многие владельцы «форестеров» и «аутбеков» жалуются на стук рулевой рейки при езде по неровностям. Когда вы устраните эту проблему?

Стук рейки при езде по неровностям не всегда говорит о неисправности – во многом он обусловлен особенностью конструкции, заточенной под отличную управляемость. Однако инженеры работают над минимизацией этого эффекта с учетом российских реалий. Если стук связан именно с неисправностью деталей рейки, то на гарантийных машинах мы меняем ее в сборе. Обычно страдает сочленение пары шестерня – рейка и соединения рулевых тяг с рейкой.

При обращении клиента с жалобой на стук официальный дилер обязан провести диагностику. Каждый случай мы рассматриваем в индивидуальном порядке и нередко идем навстречу владельцу, даже если явной неисправности нет: устанавливаем специальные комплектующие со сниженным эффектом

стука. Но предупреждаем, что при этом ухудшается управляемость автомобиля.

Отчасти проблема преувеличена. Впервые об этом заговорили, когда на «форестерах» предыдущего поколения появился электроусилитель рулевого управления. Инженеры работают, и с появлением последней эволюции кроссовера количество жалоб владельцев сократилось в несколько раз: за последние полгода было всего пять случаев замены реек. На «аутбеках» это явление пока более распространено, так как автомобиль еще не подвергался глубокой модернизации. Мы надеемся исправить ситуацию при обновлении модели в следующем году.

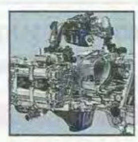
Комментарий ЗР. *У машин других марок в свое время были похожие проблемы. Некоторые компании даже накладывали запрет на замену рулевых реек по гарантии, если основанием служили лишь жалобы клиентов на стуки.*



Я заметил, что моторов с ременным приводом ГРМ становится всё меньше. В чем причина?

У «Субару» осталось лишь два мотора с ременным приводом газораспределительного механизма – атмосферный 2,5-литровый на «Аутбеке» и турбодвигатель того же объема на «Импрезе WRX STI». Но уже в следующем году новый «Аутбек» будет оснащаться «цепным» двигателем от «Форестера». «Ременный» мотор для STI – принципиальная позиция японских инженеров. Они пока не хотят вносить существенные изменения в этот проверенный временем двигатель, считая его идеальным для самой быстрой «Импрезы».

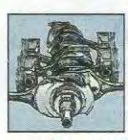
В конце 1980-х годов «Субару», как и многие другие фирмы, перешла на ременный привод ГРМ ради снижения шума. Но с появлением малошумных цепей мы начали возвращаться к первоначальному, цепному варианту. Такой привод надежнее, а для владельцев это еще и ощутимая экономия на обслуживании – ведь цепь рассчитана на весь срок службы мотора.



Почему вы не продаете в России машины с турбодизелями, а также «аутбеки» и «форестеры» с турбомоторами в сочетании с механическими коробками?

Появление турбодизельных «субару» на российском рынке пока невозможно из-за низкого качества топлива (в первую очередь в регионах). Другие бренды имеют в своем портфеле турбодизели класса Евро-4, которые и поставляют в Россию. А в «Субару» свой мотор изначально проектировали под требования Евро-5.

Автомобили с наддувными бензиновыми моторами и механическими коробками не востребованы на российском рынке (конечно же, это не касается спортивных «импрез»). Брать на себя большие расходы, связанные с поставкой машин, ради мизерных продаж – роскошь даже для более массовых производителей.



Какое масло лить в моторы «Субару»? Чем обусловлен повышенный расход масла на моторах модели FB-20 (объемом 2,0 л)?

Основная рекомендация производителя – использовать масло стандарта 0W-20. Оно подходит для нормальных условий эксплуатации, и на нем достигается максимальная топливная экономичность. Для тяжелых условий рекомендуем масло 5W-30.

Мы в курсе жалоб на повышенный расход масла у моторов FB-20, но это редкие случаи. Обычно причина кроется в недостаточной жесткости материала поршневых колец. На конвейер уже идут модернизированные детали. При обращении клиента с жалобой дилер должен провести диагностику мотора – и в случае выявления неисправности на гарантийной машине обязан провести бесплатный ремонт.

И еще. Вопреки слухам, на заводе заливают полноценное, а не обкаточное моторное масло. Для «цепных» моторов нулевое ТО (замена масла) предусмотрено на 5000 км, а для «ременных» – на 1600 км. Регламентируемый межсервисный пробег – 15 000 км. При эксплуатации машины в тяжелых условиях сокращенный интервал замены масла подберет дилер в индивидуальном порядке.

Комментарий ЗР. *Как говорят специалисты, повышенный расход масла наблюдается преимущественно при высоких оборотах двигателя (свыше 4500 об/мин). «Субару» не приветствует частичный ремонт агрегатов: чаще всего меняют шорт-блок (блок цилиндров в сборе), а в сложных ситуациях – двигатель в сборе.*



Планируется ли появление нового программного обеспечения штатных головных устройств с расширенными возможностями?

Мы активно разрабатываем новые головные устройства и программное обеспечение с расширенными интерактивными возможностями. Пока мы не можем раскрыть все подробности, но появление этих устройств намечено уже на этот год.

Горячая линия «Субару» – 8 800 555 00 20 (звонки по России бесплатные), customer@subaru-motor.ru

* В случае любых сомнений в действиях дилера нужно обращаться на горячую линию «Субару». Здесь собирают не только претензии и жалобы. Специалисты проконсультируют владельца по любым вопросам и помогут разрешить спорные ситуации. Можно задавать любые технические вопросы – вроде тех, на которые мы получили ответы непосредственно от инженеров фирмы «Субару».

НАШЕМАРОЧКИ и НЕ ТОЛЬКО

Всех, кто заметил разного рода **забавные автомобили** или **нечто любопытное на наших дорогах,** приглашаем присылать свои фото. **Лучшие будут опубликованы.**



БЕГИ, ОЛЕНЬ!

Сие творение рук человеческих находится в Ленинградской области. Просят за «это» 50 тысяч рублей.

Валерий ДОБРОВИДОВ, Санкт-Петербург





БОЕЦ ПРИНАРЯДИЛСЯ

«Газик» в люкс-варианте был замечен в подмосковной Лобне.

Дмитрий КУРАГИН, Лобня



ДИТЯ ЭКОЛОГИИ

Не газон красит автомобиль, а наоборот! Подсмотрено в Челябинске.

Александр ПЕРЕКОПСКИЙ, Челябинск





ВОЛГОБУХАНКА

Гибрид автомобилей ГАЗ-24 «Волга», УАЗ и чего-то еще стоит в Екатеринбурге, на улице Ленина.

Георгий ВАРРЭН, Екатеринбург



ПОЛЗЕМ С ВЕТЕРКОМ

Гусеничная «Нива» со спойлером. Красноярск. Извините за ракурс – снималось на какой-то базе…

Сергей МАСАЛЬСКИЙ





ДЕЛО ТРУБА

Чисто русский тюнинг я встретил в своем родном Нижнеудинске.

Павел МЯСОЕДОВ



ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ? ИЛИ...

Странную комбинацию знаков заметил в Москве.

Виталий ШИПИЛОВ





ЭВАКУАТОР

Сфотографировал в поселке Малиновка Кемеровской области. Создатели называют его «Самогруз».

Евгений СПАСИБИН, Новосибирск

P.S. Друзья! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны и место проживания! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: *kolodochkin@zr.ru*

АХИЛЛЕСОВА ПЯТА

Игорь Симашкин из Красноярска за ответ на задачу № 77 «Бег с препятствиями» (ЗР, 2014, № 6) получает видеорегистратор MDR-630 фирмы Mystery Electronics.



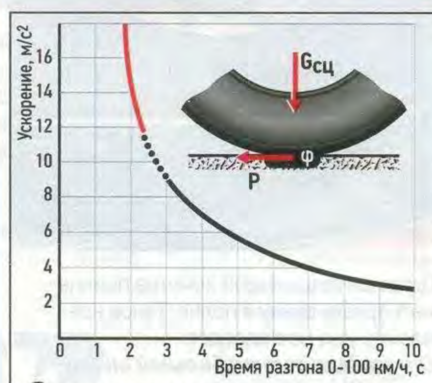
Задача такова. Суперкары с высоким отношением мощности к собственной массе способны разгоняться с места до 100 км/ч за 2,5–3 секунды. Но можно ли улучшать этот показатель и дальше, – скажем, до 1 секунды, – наращивая лишь мощность, без «спецтехнологий» – особых шин, дорожных покрытий, газодинамических устройств? Оказывается, нельзя. А почему?

Знатоки дружно ссылаются на законы природы. Один, взгрустнув, сообщает: *«Когда на дворе гололедица, а шины лысые, не станешь больную бабушку стращать законами физики! Освежив их в памяти, вези аккуратно... В основе вашей задачи эти же законы».*

Жадность – двигатель прогресса. Кто первым придумал колесо, неизвестно. По одной из версий, любители мяса однажды добыли такого мамонта, что волоком не утащить, – пришлось изобрести колесо. С тех пор люди считают его гениальнейшим достижением. Однако, едва появились паровозы, стало ясно, что круглые колеса по рельсам предательски скользят! А создание автомобиля лишь добавило проблем. Всякий видел, как иной солидный гражданин, забыв о приличиях, беспомощно костерит колесо, забуксовавшее в ледяной ямке. Недостаточное сцепление протектора с дорогой – ахиллесова пята автомобильных шин.

Не сверху вниз, а вертикально! В пятне контакта шина нагружена силой $\mathbf{G_{сц}}$ – сцепным весом, зависящим от схемы автомобиля, его нагрузки, развесовки по осям и т. п. А со сцепным весом связана *максимально возможная* горизонтальная сила **P** в пятне контакта шины. Эта связь оценивается *коэффициентом сцепления* φ протектора с дорогой: $P/G_{сц} = \varphi$. Какова его величина? Так как автомобильное колесо не шестеренка в паре с зубчатой рейкой, коэффициент сцепления даже на шершавом асфальтобетоне редко превышает 0,8. Вывод: даже на полноприводном автомобиле, оснащенном электроникой, контролирующей работу колес, при установившемся движении трудно ожидать тяговой силы, превышающей 80% веса машины. Что уж говорить о «моноприводах»!

Строго по учебнику. Наша задача чисто теоретическая. Неужели более высокие значения φ невозможны? Знатоки напоминают: пробуксовывая по чистому



Так выглядит процесс разгона машины от 0 до 100 км/ч в координатах «время – среднее ускорение».

сухому асфальту, резина в пятне контакта так сильно нагревается, что *у некоторых шин* становится липкой – и коэффициент сцепления увеличивается до единицы и выше! А коли так, то разгону – зеленый свет! При действии на машину силы, равной весу, ее ускорение будет на уровне $g = 9{,}81$ м/с^2. Если это ускорение поддерживать во всем диапазоне разгона, то 100 км/ч машина достигнет за 2,83 секунды. А для результата 2,5 секунды нужно ускорение 1,13g.

? ЗАДАЧА № 80
НЕ ГОНЯЛСЯ БЫ ЗА ДЕШЕВИЗНОЙ!

В качестве транспортного средства для фермерского хозяйства я купил древний, но еще боевой ВАЗ-21053. О его непростой судьбе говорит каждая деталь, но особенно – радиатор. Все еще родной, латунный, он весь украшен жирными шрамами ремонтов. Припой не экономили! Но нигде не течет. При умеренных скоростях и даже в пробках мотор не перегревается. Но если разогнаться хотя бы до 120 км/ч, то даже в холодное время стрелка температуры быстро лезет в красную зону. А сбросишь газ – в секунды падает. Эти странности я замечал не раз. Кто их объяснит?

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 октября 2014 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи.

Все просто? Увы, нет. Нашим рекордам мешают силы сопротивления движению. В первую очередь внутреннее трение в слоях резины, вредное уже при старте. А следом – резко нарастающее сопротивление воздуха. Компенсируя эти потери, придется увеличить мощность на колесах, но позволит ли это капризный φ? Неспроста многие знатоки ссылаются на особые, суперлипкие шины и покрытия, всевозможные газодинамические устройства, «присасывающие» автомобиль к дороге, хитрый аэродинамический обвес и т. д.

В своем исследовании темы Игорь Симашкин учел практически всё, что влияет на разгон машины. Так как коэффициент φ (по определению!) ограничен, нужно найти способы увеличить нагрузку на колёса, не меняя массу машины. Например, известно, что подъемная сила, создаваемая хорошим самолетным крылом, с увеличением скорости растет *во много раз* быстрее, чем сила сопротивления. В нашей же задаче закон роста прижимной силы тот же. Даже при скромной скорости 100 км/ч это обещает существенно повысить нагрузку на колеса и, соответственно, динамику разгона.

Конечно, фантастические ускорения – это и новые проблемы. Например, связанные с устойчивостью машины на дороге, из-за чего о привычной ее компоновке можно забыть. Так что настоящий суперавтомобиль – это продукт сложнейшей работы множества инженеров!

А если без колес? Естественно, красная часть кривой нашего графика – это режимы, неподвластные колесам. Тут они не нужны. Говорят же, что когда-то ракетчики устроили для звездных генералов шоу. Дабы «утилизировать» мощный твердотопливный двигатель, оснастили им старый джип – и жахнули! То, что осталось от автомобиля, вмиг скрылось за горизонтом, оглохшие генералы радовались, как дети. Красиво!

Но зачем это нам? Вот слова победителя: *«Даже самые мощные суперкары разгоняются с места до сотни за 2,5–3 секунды. Разгоняться быстрее не позволяет сам принцип движения автомобиля: двигатель – трансмиссия – колесо – дорога».* Иначе говоря, пусть автомобиль остается автомобилем! ЗР

Благодарим всех участников конкурса. Игоря Симашкина поздравляем с победой!

Многоуважаемые знатоки Автомобиля! Присылая советы, не забывайте сообщать свой почтовый адрес с шестизначным индексом, фамилию, имя и отчество (полностью), а также телефонный номер для связи. Это существенно упростит и ускорит отправку вам заслуженных призов.

Отдел автомобильной информации «За рулем»

ПОЛКА ДЛЯ «САМАРЫ»

Ф. ГАЛЕЕВ, Башкортостан

На автомобилях семейства «Самара» переднее крепление полки-шторки багажника хлипкое – пластиковые штыри легко ломаются. Кто-то покупает новую полку, только и она будет не лучше. Я советую отремонтировать, заодно усилив крепление. Берем тонкостенную металлическую трубку (например, старый карниз для гардин) с наружным диаметром 13,5 мм и внутренним 11,5 мм. Укорачиваем до 1040 мм. В концы туго ввертываем болты М12. Затем, отпилив головки, обтачиваем оставшиеся стержни до диаметра 7 мм и надеваем термоусадочные кембрики.



Остается лишь парой хомутов приклепать трубку снизу к полке. Такое крепление уже не подведет.

От отдела автомобильной информации. *Напомним, что перевозить на этой полке тяжелые вещи нежелательно. Удар массивным предметом по голове грозит серьезной травмой. Если уж усиливать полку, то нужно дополнить ее креплениями для груза. Как вам идея?*

Приз автору совета – **набор автохимии** компании «ХАДО»



СТОПЫ ПОД КОНТРОЛЕМ

Ю. МЕДВЕДЕВ, Тамбовская область

О неисправности стоп-сигналов мы порой узнаём, лишь получив крепкий удар в корму. Наиболее опасны неисправности командной части системы – ведь при отказе выключателя-концевика педали тормоза или обрыве его проводов ни одна лампа не загорится! Я придумал вот что. На панели «Калины» нашел пустое место с заглушкой, куда встроил светодиод на 12 В. «Плюс» к нему подвел от концевика, а «минус» – от кузова. Если при торможении светодиод загорается, значит, питание к фонарям поступает исправно.

Приз автору совета – **набор автокосметики** компании «Сапфир»





ЗАЩИТА ДЛЯ ЗАМКА

А. ВОРОНИН, Липецк

Защищая от злодеев дополнительный ящик под инструменты на «Газели», поставил простенький внутренний замок из тех, которые применяются в почтовых ящиках. Но любой замок служит недолго – губит грязь. Как его уберечь? Вот мое решение. В стенке ящика я просверлил два отверстия диаметром 5 мм на расстоянии 80 мм от центра замка, вставил в них резинку и закрепил ею пластиковую крышку от старой канистры. Уже четыре года крышка сохраняет замок исправным.



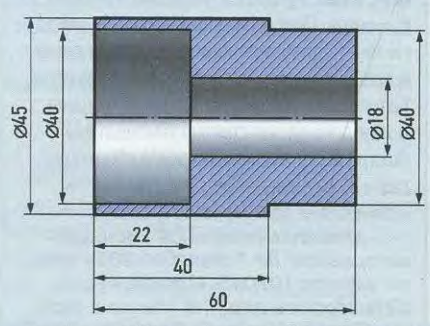


Приз автору совета – **дневные ходовые огни** фирмы OSRAM

НАПРЕССОВКА ПЫЛЬНИКОВ

А. ЖВАКОВ, Ставропольский край

После замены рулевых шарниров необходимо сажать на свои места пыльники, а они надеваются с некоторым преднатягом. Кажется, что посадишь их руками, – а не получается. Хуже того, простота обманчива: неопытный человек может испортить пыльник. Ускорить и облегчить эту работу поможет оправка, показанная



на рисунке. Перед посадкой вставляем в нее пыльник. Затем ставим на тягу с шарниром – и ударом молотка напрессовываем. На эскизе – размеры оправки под пыльники рулевых тяг ГАЗ-31105.

Приз автору совета – **канистра масла** ZIC южнокорейской фирмы SK Lubricants



КОВРИК НА ДЕФЛЕКТОР

В. МЕЛЬНИКОВ, Нижний Новгород



Воздушные дефлекторы, расположенные в середине передней панели, обычно имеют устройства управления – заслонки, тогда как боковые сопла, по краям панели, часто лишены их. При включенном кондиционере, даже если поток воздуха направлен на ветровое стекло, из боковых дует холодный воздух – в ухо или шею. Опасаясь простуды, некоторые заклеивают дефлекторы скотчем, закрывают полотенцами. Это непрактично и неэстетично. Я для этой цели использую липкие коврики на торпедо. Они надежно закрывают ненужные отверстия, одновременно выполняя и основную свою задачу – удерживать легкие предметы.

Приз автору совета – **набор автокосметики** Turtle Wax компании «Феникс Юнайтид»



С ГУРОМ – ПО-СВОЙСКИ

С. КИРГИЗОВ, Московская область

Вопреки опасениям, заменить жидкость гидроусилителя руля можно самостоятельно. Сначала готовим «маслосборную установку» – мерную прозрачную канистру. Деления можно начертить маркером. Подберем и пару маслостойких шлангов длиной полтора-два метра с диаметрами под штуцеры ГУРа. Теперь, подняв передок автомобиля, шланги «установки» одним концом соединяем со шлангами обратки ГУРа, другие концы опускаем в мерную канистру. Отключив электропитание топливного насоса, прокручиваем двигатель стартером, при этом поворачиваем руль от упора до упора. Пяти раз достаточно. В емкость сольется некоторое количество жидкости. Далее, отсоединив шланги «установки» и восстановив соединения ГУРа, заливаем в бачок столько свежей жидкости, сколько было слито. И повторяем процедуры с поворотами руля. Наконец, пускаем двигатель – и следим за уровнем жидкости: при поворотах руля от упора до упора уровень не должен меняться более чем на 5 мм. Опускаем автомобиль. Если уровень и теперь в норме, можно стартовать!

Приз автору совета – **набор автокосметики** компании «Астрохим»





На вопросы читателей отвечает начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России генерал-лейтенант полиции

Виктор Нилов

ИСПРАВЛЕНИЕ ОШИБКИ

? ***В свидетельстве о регистрации мою фамилию написали с ошибкой: «Арешин». Когда вернулся в ГИБДД, потребовали опять заплатить пошлину. Сказали, что если бы я обнаружил ошибку сразу, то заменили бы бесплатно, и ссылаются на закон. О каком законе идет речь?***

Владимир Аришин, Новосибирск

Вас ввели в заблуждение. Такого предписания в нормативных правовых актах, регламентирующих порядок регистрации транспортных средств, не содержится. Поэтому, поскольку ошибка была допущена сотрудниками Госавтоинспекции, оформить новое свидетельство о регистрации они должны были без взимания каких-либо дополнительных платежей. В случае отказа в исполнении указанной административной процедуры без уплаты вами пошлины действия сотрудников Госавтоинспекции могут быть обжалованы в установленном порядке.

РЕМНИ БЕЗОПАСНОСТИ

? ***Меня остановил инспектор ДПС и потребовал, чтобы пассажир на заднем сиденье пристегнулся. Это какая-то новая тенденция или самодеятельность районной ГАИ?***

С. Василенко, Липецкая область

Хочу вам напомнить, что согласно пункту 5.1 Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ) обязанность пристегиваться ремнями безопасности распространяется на пассажиров автомобиля независимо от того, где они сидят – спереди или сзади. При этом проследить за тем, чтобы все пассажиры были пристегнуты, обязан водитель транспортного средства (пункт 2.1.2 ПДД РФ). В случае неисполнения этой обязанности водителю сделают предупреждение. Предусмотрен также административный штраф в размере 500 рублей для пассажира и в размере 1000 рублей для водителя – по части 1 статьи 12.29 и статье 12.6 соответственно.

Что касается инспектора дорожно-патрульной службы, то, обнаружив правонарушение, он действовал в полном соответствии с законодательством Российской Федерации и своими должностными обязанностями.

ЧУЖИЕ ШТРАФЫ

? ***Полгода назад продал машину, однако штрафы на нее продолжают приходить мне. Связи с новым владельцем нет. Как поступить?***

Петр Ионов, Архангельск

Поскольку копии постановлений о привлечении к административной ответственности приходят вам, то, по всей видимости, новый собственник не внес в 10-дневный срок изменения в регистрационные данные транспортного средства. Данная обязанность предусмотрена постановлением Правительства Российской Федерации от 12 августа 1994 года № 938. Поэтому собственником транспортного средства продолжаете числиться вы. В соответствии с частью 2 статьи 2.6.1 КоАП РФ собственник (владелец) транспортного средства освобождается от административной ответственности, если в ходе рассмотрения жалобы на постановление по делу об административном правонарушении будут подтверждены содержащиеся в ней данные о том, что в момент фиксации административного правонарушения транспортное средство находилось во владении или в пользовании другого лица. Таким образом, в случае получения по почте копии постановления по делу об административном правонарушении вам следует в течение 10 дней направить в орган, вынесший данное постановление, жалобу на постановление с приложением копии документа, подтверждающего, что на момент правонарушения вы не являлись собственником (владельцем) данного транспортного средства. Еще одну копию этого документа советую передать в регистрационное подразделение Госавтоинспекции вместе с заявлением о прекращении регистрации транспортного средства. Данный порядок установлен Административным регламентом МВД России по предоставлению государственной услуги по регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним, утвержденным приказом МВД России от 7 августа 2013 года № 605.

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ОГНИ

? ***Купил легковой автомобиль из США. Всю светотехнику переоборудовал в соответствии с европейскими требованиями. Законны ли боковые фонари, закрепленные на бампере?***

Алексей Кузьминов, Республика Коми

Внешние световые приборы, о которых вы пишете, являются боковыми габаритными фонарями, установка которых на легковых автомобилях является обязательной в некоторых государствах. В России такое требование в отношении легковых автомобилей не является обязательным. Однако наличие указанных световых приборов на вашем автомобиле не противоречит требованиям Технического регламента о безопасности колесных транспортных средств (утвержден постановлением Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2009 года № 720) и иных нормативных правовых актов.

ВЪЕЗД ЗАПРЕЩЕН

? ***Я водитель такси. Волнует ситуация, возникшая в Москве в связи с введением полос для общественного транспорта. Разрешено ли ездить по такой полосе, если над ней висит «кирпич»?***

Алексей Алексеевич, Москва

Согласно приложению 1 к ПДД РФ действие знака 3.1 «Въезд запрещен» не распространяется на маршрутные транспортные средства, к которым,

разумеется, легковые такси не относятся. В тех случаях, когда над полосой для маршрутных транспортных средств установлен знак 3.1 с дополнительной табличкой 8.14 «Полоса движения», движение по ней разрешено исключительно маршрутным транспортным средствам.

РЕЖИМ СВЕТОФОРА

***?** Почему желтый сигнал светофора горит такое короткое время? Машины часто не успевают остановиться и проезжают на красный, что приводит к авариям. Предлагаю после желтого также включать желтый с красным, что будет дополнительным предупреждением для тех, кто собирается проскочить перекресток.*

Неверов Константин Сергеевич, Алтайский край

В соответствии с национальным стандартом ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств», для транспортных светофоров предусмотрена следующая последовательность включения сигналов: красный – красный с желтым – зеленый – желтый – красный. При этом длительность сигнала «красный с желтым» должна быть не более двух секунд, а длительность желтого сигнала во всех случаях должна быть три секунды. На мой взгляд, указанный режим позволяет обеспечить оптимальное соотношение интересов безопасности дорожного движения.

РЕМОНТ ЗНАКА

***?** Передний номерной знак поврежден в аварии. Сотрудники ГИБДД упорно предлагают поменять его. Но я такой необходимости не вижу, ведь второй номер как новый. Могу ли я сам отремонтировать передний знак?*

Кротов Сергей, Московская область

Все зависит от характера повреждения. Пункт 7.15 Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств (приложение к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения), не разрешает эксплуатировать транспортное средство, регистрационные знаки которого не отвечают ГОСТ Р 50577-93 «Знаки государственные регистрационные транспортных средств. Типы и основные размеры. Технические требования». Указанный стандарт содержит жесткие требования, в том числе в отношении покрытия регистрационного знака. Оно выполнено с помощью специальной светоотражающей пленки, которая при значительном механическом воздействии, как правило, разрушается. Ее восстановление кустарным способом практически невозможно. В случае неудачной попытки ремонта, равно как и при использовании поврежденного знака, вы можете быть привлечены к ответственности по части 1 статьи 12.2 КоАП РФ – за управление транспортным средством с нестандартными государственными регистрационными знаками. Вас ждет предупреждение или наложение административного штрафа в размере 500 рублей. Считаю, вам действительно проще получить дубликат знаков, чем пытаться восстановить поврежденный знак.

Участники нашего форума обсуждают статьи журнала. В дискуссиях участвуют также авторы ЗР. Пишите на info@zr.ru

Уважаемая редакция! Типографская краска, которой напечатан ваш журнал, остается на пальцах, а отпечатки оных – на фотографиях. Не иначе, требование прокуратуры. Экономия – это хорошо, но до известных пределов.



Владислав Крупчинский, *арт-директор*

Дело не в экономии, а в свойствах типографской краски и бумаги. В той или иной степени пачкают пальцы все издания. Типографская краска водой (или влагой с пальцев) не растворяется, но запросто растворяется жиром с тех же пальцев. Бумага под краской впитывает влагу и становится рыхлой, а потому частички краски легче отстают от нее. Чем бумага толще и «глянцевей», тем меньше пачкается краска (конечно, при соблюдении технологических норм печати). Если же нарушены условия хранения и транспортировки и бумага в журнале стала более влажной, то и краска пачкается больше. Специальные краски, устойчивые к жиру, используются, например, при печати денег, а вкупе со специальной бумагой они вообще не пачкаются и не стираются.

В последнее время многие – кто следуя моде, кто ради мнимой экономии, а кто из соображений безопасности – устанавливают ДХО (дневные ходовые огни). Я тоже решил поставить – на «Ларгус». Смонтировал и подключил, как предписывают нормативные документы. Но насторожила информация о том, что самостоятельная установка ДХО факультативна и ее правомочность отдана на усмотрение завода-изготовителя. Выходит, установка ДХО практически на всех отечественных машинах и даже на иномарках незаконна?



Сергей Смирнов, *юрист*

Технический регламент «О безопасности колесных транспортных средств» (далее – Регламент; утвержден постановлением Правительства РФ от 10.09.2009 № 720) определяет порядок и режим работы ДХО, а также места их установки. Регламент не говорит о самостоятельной установке ДХО. Пункт 1.3.2 Регламента гласит о возможности дополнительной установки определенных световых приборов (дополнительных), но про ДХО там ни слова (таблица 1.2). Да и сам термин «факультативно» вовсе не означает «самостоятельно». Он указывает на возможность установки ДХО, когда завод-изготовитель предусмотрел такую возможность, а в конкретной комплектации ДХО отсутствуют. Например, ГОСТ Р 41.48-2004 к факультативным относит огни, установка которых производится по усмотрению предприятия-изготовителя. Другой документ (приказ МВД от 07.12.200 № 1240) разъясняет вопрос внесения изменений в конструкцию транспортных средств. Этим приказом установлено, что изменение конструкции – это исключение предусмотренных или установка не предусмотренных конструкцией конкретного автомобиля предметов оборудования, влияющих на безопасность. Есть и перечень частей и агрегатов, которые можно устанавливать без согласований и которые не влияют на безопасность. ДХО в том перечне нет, и это логично, ибо любое самостоятельное вмешательство в электрическую цепь автомобиля может повлиять на безопасность.

Поэтому установка ДХО – не что иное, как внесение изменения в конструкцию, требующее внесения изменений в регистрационные документы.

Во многих регионах страны ситуация с ОСАГО приближается к критической. Страховщики отказываются выплачивать возмещение ущерба после ДТП, заключать и продлевать договоры ОСАГО, а контролирующие органы молчат, потупив глазки. Почему бы журналистам не выехать из сытой столицы и не попробовать заключить договор ОСАГО в Мурманске, Воронеже или в других проблемных регионах?



Игорь Моржаретто, *обозреватель отдела автомобильной информации*

О том, что происходит во многих регионах с полисами ОСАГО, мы осведомлены. Однако причина явления не в жадности региональных страховщиков, а в экономических реалиях. Страхование ОСАГО во многих регионах нерентабельно, и работать себе в убыток никто не желает. Недавно Госдума наконец-то приняла долгожданные поправки к Закону об ОСАГО, и это снимет хотя бы часть противоречий. А теперь практический совет. Если страховая компания отказывается продать полис ОСАГО или навязывает дополнительные услуги (скажем, страхование жизни) – обращайтесь с жалобой в местные органы ФАС и Роспотребнадзора. Уверяю, поможет!

В ЗР, 2014, № 7, на с. 173, допущена фактическая ошибка. Автор уверяет, что «зарегистрирована самая низкая температура на планете: 74,2 градуса мороза». Это не соответствует действительности. Справьтесь хотя бы в Интернете: информация легко находится по запросу «погодные рекорды».



Вячеслав Субботин, *обозреватель*

Не судите строго, ведь это рассказ участника автоэкспедиции, а не отчет о научных наблюдениях. Оймякон и правда самое холодное место на земле, где постоянно живут люди. Чем не повод гордиться?! Данные полярных исследований и замеры из космоса дают и более экстремальные значения, но побывать в этих местах на серийных машинах нашим авторам пока не удалось.



УСЛОВНО-ДОСРОЧНО

В Госдуму внесен законопроект, согласно которому водителям-«лишенцам» за примерное поведение могут вернуть права раньше срока. Вполне возможно, что предложение может стать законом уже с 1 января будущего года. **Игорь Моржаретто** уверен, что это будет во благо только при соблюдении определенных процедур.

По предложению бывшего начальника ГАИ России, а ныне члена Совета Федерации Владимира Федорова лишенные прав водители могут получить шанс на их досрочный возврат – по истечении половины срока наказания. Необходимые условия – наличие положительной характеристики с места работы и признание судом того факта, что нарушитель действительно исправился. В качестве основного довода сенатор приводит следующее: в уголовном законодательстве всегда существовал институт условно-досрочного освобождения (УДО), позволяющий осужденным по ряду уголовных преступлений выйти на свободу раньше срока. Даже человек, умышленно зарезавший жену, отсидев пять лет из десяти, мог выйти на волю – если не нарушал режим, хорошо шил тапочки и участвовал в местной самодеятельности. В то же время водитель, наказанный по административному делу, которое всяко менее тяжкое, чем уголовное, такой возможности не имеет в принципе. Генерал Федоров убежден, что предлагаемое изменение в КоАП «послужит ощутимым стимулом для законопослушного поведения гражданина».

Если идея будет принята, «вольница» коснется не только тех, кого лишили прав за нетрезвое вождение. Сейчас можно распрощаться с водительским удостоверением на срок до полугода в случае выезда на встречную полосу, превышения скорости более чем на 80 км/ч, нарушения правил пересечения железнодорожных переездов. На год-полтора лишают прав за оставление места ДТП. Запретом садиться за руль в течение полутора-двух лет накажут не только за употребление алкоголя или наркотиков, но и за отказ от медосвидетельствования, передачу управления пьяному, а также за незаконное пользование мигалками. Лишат прав на год-два виновника дорожно-транспортного происшествия, в котором был причинен вред здоровью потерпевших – легкий или средней тяжести. Отягчающим обстоятельством считается повторное появление за рулем в пьяном виде и серьезный характер ДТП: в этом случае придется на три года забыть о вождении.

Пьяницы за рулем не заслуживают снисхождения? Не спешите казнить. Среди них немало людей, оступившихся раз в жизни и тут же, по закону подлости, попавшихся. Знаю историю человека, который выпил на даче, а потом вынужден был сесть за руль, чтобы отвезти в больницу соседа, у которого случился сердечный приступ. Всякое бывает в жизни.

Лично я – за устранение несправедливости. Почему наказанные по Кодексу об административных правонарушениях лишены прав, которые имеют даже уголовники? Согласен, нарушение должно повлечь за собой наказание, а пьянство за рулем – тем более. Но как соблюсти баланс?

В этом-то и сложность! Даже если законодатели распространят практику УДО на административные наказания, то кто и каким образом установит, действительно ли человек исправился? В советские годы водитель-профессионал, лишенный прав, обычно оставался работать на той же автобазе слесарем – и можно было проследить, пил он в это время или отказался от стакана. А ходатайство трудового коллектива, скрепленное печатью и подписью начальника, было весомым документом. Сегодня нет реального механизма контроля за поведением «лишенца». Прошение о досрочном помиловании он может написать собственноручно и заверить печатью ООО, которое сам же учредил. Подобные изменения в законе могут стать очередным поводом для развития коррупции.

Так что я – за УДО, но только в том случае, если будут проработаны определенные процедуры. Скажем, при лишении, не связанном с пьянкой, – например, за неправильный проезд ж/д переезда – можно разрешить возвращать права досрочно, если нарушитель прошел дополнительный курс обучения ПДД (тем более что в большинстве случаев все равно придется пересдавать экзамен). С пьяницами сложнее. В любом случае они уже наказаны, в том числе штрафом в размере 30–50 тысяч рублей (за управление автомобилем в нетрезвом виде предусмотрено двойное, а то и тройное наказание). Может, взять на вооружение опыт Германии и выдвинуть условие, чтобы нарушитель посещал курсы анонимных алкоголиков или регулярно обследовался у нарколога? После этого пусть получает заключение врача. Не помешает и дополнительное обучение в автошколе, и пересдача экзаменов в ГАИ...

Только при выстраивании всей этой цепочки мер можно вводить УДО. Тогда никто не будет говорить о том, что у нас допускаются послабления в борьбе с пьянством за рулем. А справка с места работы... Что же, и она не помешает. Иначе как мы узнаем, что «лишенец» не просто хороший человек, а передовик производства и примерный семьянин? ЗР

ПЛЮС

Выражение «В первый раз в первый класс» стало уже идиомой — но что толку? Иногда кажется, что ничему не учимся и готовы наступать на одни и те же грабли. В честь Дня знаний мы решили посвятить целый раздел тому, кто и как нас учит.

ВИЗУАЛЬНЫЙ КОНТАКТ

Как взаимодействовать водителю и пешеходу? **Сергей Смирнов** рекомендует руководствоваться не только Правилами.



Как только в Кодексе об административных правонарушениях появился приличный штраф для тех, кто не пропускает пешеходов на зебрах, пешие стали чувствовать себя чуть ли не сверхлюдьми, которым дозволено практически всё. При этом большинство пешеходов имеют смутное представление о ПДД. И даже не задумываются о том, что автомобиль не может затормозить мгновенно. Что уж говорить о детях! Как не попасть в критическую ситуацию? Разберем порядок действий в наиболее типичных ситуациях.

1 ОГРАНИЧЕННАЯ ВИДИМОСТЬ

Вы приближаетесь на машине к пешеходному переходу по левой или средней полосе. В крайней правой медленно движется или вовсе остановился



О ПСИХОЛОГИИ

По мнению психологов, охотно пропускают пешеходов (во всяком случае в столицах) водители новых машин, обычно дорогих. Может, сказывается опыт вождения за рубежом? А вот нарушают правила и не уступают дорогу чаще всего владельцы старых автомобилей. Жизнь не удалась и нужно как-то самоутверждаться? Надеюсь, вы не из их числа.

НАКАЗАНИЕ

Водитель, не уступивший дорогу пешеходу на переходе, заплатит штраф в размере 1500 рублей (статья 12.18 КоАП РФ). Если пешеход пострадал, наказание будет жестче. В случае причинения легкого вреда здоровью – штраф от 2500 до 5000 рублей или лишение прав на срок от года до полутора лет. При вреде средней тяжести – штраф от 10 000 до 25 000 рублей или лишение прав на срок от полутора до двух лет.

автомобиль. Людей не видно, и вы мчите, не сбавляя скорости.

Серьезная ошибка! Ситуация близка к опасной. Немалое количество наездов происходит именно при таких обстоятельствах. Обзор дороги ограничен автомобилем справа, а пункт 11.5 ПДД гласит, что опережение транспортных средств в таком случае допускается только в отсутствие пешеходов. Всегда ожидайте подвоха, то есть появления пешехода! Особенно если справа автобус или грузовик, за которыми человека, конечно же, не видно. Гляньте ниже, под бампер стоящей справа машины. Если это грузовик или автобус, можно увидеть ноги пешехода, идущего в вашем направлении. Обязательно сбросьте скорость. В идеале следует вовсе отказаться от опережения других машин непосредственно перед переходом.

2 НЕПРЕДСКАЗУЕМЫЕ

Вы проезжаете нерегулируемый переход. Обзор отличный. У края проезжей части стоит человек, думает о чем-то своем и переходить дорогу вроде не собирается. Вы двигаетесь, не сбавляя скорости…

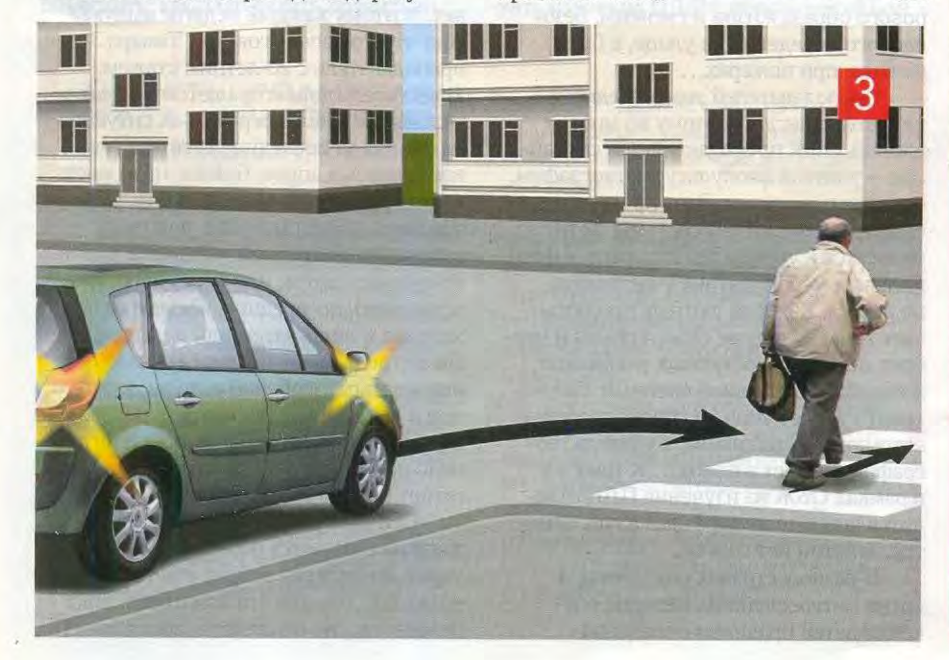
Снова ошибка! Пешеходы порою непредсказуемы. Всегда нужно готовиться к худшему сценарию – вдруг пеший сорвется с места и бросится через дорогу, прямо под ваши колеса? Руководствуясь пунктом 14.1 ПДД, снижаем скорость: нельзя исключить вероятность того, что потребуется экстренное торможение. Кстати, настоятельно рекомендую встретиться с пешеходом глазами – установить, так сказать, визуальный контакт: всегда лучше договориться взглядами или жестами, чем рисковать вслепую.

3 БОКОВОЙ ИНТЕРВАЛ

Вы поворачиваете направо и сразу же пересекаете переход. На тротуаре у зебры стоит пешеход.

Как следует из Правил, поворачивать направо нужно из крайнего правого ряда. Кроме того, пункт 13.1 требует уступить дорогу пешеходам и велосипедистам, пересекающим проезжую часть дороги, на которую мы поворачиваем. Часто водители акцентируют свое внимание лишь на автомобилях. И при повороте направо мы обычно смотрим на автомобили, приближающиеся слева; поймав свободное окно, резко ускоряемся и поворачиваем.

Ошибка! На переходе может оказаться пешеход. Поэтому при повороте следует оценить ситуацию панорамно. Сначала плавно выезжайте на поперечную дорогу. Затем убедитесь в отсутствии пешеходов. При этом оставляйте достаточный боковой интервал справа между вашим автомобилем и краем проезжей части. ЗР



РЕКОМЕНДАЦИИ ПЕШЕХОДАМ

Формально у вас есть преимущество на пешеходном переходе, но это не означает, что следует смело ступать на зебру (и тем более на проезжую часть), не оглядевшись по сторонам. Вспомните, как в школе учили: сначала посмотрите налево, потом направо – и только после этого можно идти.

Не нужно топтаться у края тротуара и уж тем более стоять к дороге боком или спиной. Зебра – чтобы переходить дорогу, а не болтать! Если заметили, что к переходу на большой скорости приближается автомобиль, лучше пропустите его, особенно когда дело происходит зимой или в дождь. Тормозной путь любого современного автомобиля, даже если он движется с разрешенной скоростью, составляет десятки метров, а на скользкой дороге может увеличиться вдвое и больше.

Идеальный вариант – когда вы можете встретиться взглядом с водителем автомобиля, который приближается к переходу. По взгляду вы поймете, пропустит он вас или нет. Психологи считают, что человек, который не собирается пропустить пешехода, выглядит напряженно или намеренно отводит взгляд. В таком случае безопаснее пережидать на тротуаре.

РЕКОМЕНДАЦИИ ВОДИТЕЛЯМ

Действия пешеходов непредсказуемы, поэтому едем осторожно. Всегда нужно быть готовым затормозить в любой момент. В темное время перед переходом, а также при проезде населенного пункта нужно максимально снизить скорость. Можно подать предупредительный сигнал (переключить свет фар).

Проезжать пешеходный переход следует лишь при полной уверенности, что пешеходы вас видят и пропускают. Убедиться в этом можно по их жестам или взглядам.

В плохую погоду (дождь, снег) пешеходы смотрят под ноги и не видят приближающийся автомобиль, поэтому лучше остановиться и пропустить их.

Останавливаться перед пешеходным переходом следует с небольшим запасом. Он поможет избежать наезда на пешехода в случае, если ваш автомобиль подтолкнут сзади. Нелишним будет включить аварийную сигнализацию, поскольку водитель идущего следом автомобиля может не заметить, что вы резко тормозите.



РАЗГОВОР С ДОРОГОЙ

Кто и как учит наших детей правилам дорожного движения? Вот что выяснил Игорь Моржаретто.

За последние десять лет число ДТП с участием детей на наших дорогах сократилось на 15%, а количество погибших мальчиков и девочек – в полтора раза. Это, конечно, хорошая новость. А плохая состоит в том, что дети продолжают гибнуть, причем в непозволительном для любой цивилизованной страны количестве. В прошлом году из жизни ушло 872 человечека… В чем проблема? Только ли в безобразном поведении водителей или плохой организации движения? А может, мы плохо учим детей – даже тому, как переходить улицу?

Модно стало утверждать, что раньше учили лучше. И в школе, и в институте. Возможно, мы это утверждаем лишь потому, что тогда были моложе?

Если оценивать формально, выходит, что и впрямь учили лучше. В учебные планы школы времен СССР на освоение Правил дорожного движения отводилось аж 17 часов в год. Но это именно что формально. Может, где-то и проводили, но лично я не помню ни одного занятия, полностью посвященного ПДД. Хотя нам все же объясняли, что стоящий автобус надо обходить сзади, а трамвай – спереди…

Нынешнюю систему образования принято ругать. Есть большие претензии к тому, как преподают правила дорожного движения. Никто не сомневается, это важный и нужный предмет. Но по нынешнему Закону об образовании изучение правил дорожного движения входит в структуру предмета с некрасивым названием ОБЖ (основы безопасности жизнедеятельности). К нему относятся также правила здорового образа жизни и гигиены, безопасного поведения на улице, в быту, на воде, при пожарах…

Преподавателей этого предмета не готовят нигде, поэтому во многих школах ОБЖ преподают люди случайные – учителя физкультуры, географии, отставные военные. Этот предмет подается практически без системы, дети относятся к урокам без интереса, в формальных мероприятиях участвовать не рвутся. Каждый учитель придумывает темы на основе своего опыта и черпает знания из доступных учебников и пособий. Отставной военный, скорее всего, сделает упор на сборке-разборке автомата Калашникова, а учитель географии поведет в поход… К тому же в рамках ОБЖ на изучение ПДД отводится всего-то четыре часа в год. Считай, занятий нет совсем.

В разных странах разработаны сотни интереснейших методик обучения детей правилам поведения на дороге – начиная с ясельного возраста. Причем это программы, утвержденные на государственном уровне. Поэтому трехлетний немец без напоминания надевает шлем перед тем, как встать на самокат. Аналогичная программа есть и в Белоруссии. В России тоже что-то придумано, но – в масштабах отдельных школ и детских центров. Единой системы нет. Единственное исключение – Татарстан, где работает президентская программа.

– Типовых программ действительно нет, поэтому каждый педагог выдумывает что-то свое, – говорит Тамара Зуева, преподаватель с 20-летним стажем, заместитель директора детского центра «Славяне» в Зеленограде. – А ситуация на улицах за последние десятилетия изменилась в корне. Сейчас мало уметь видеть дорогу, ее надо слышать, чувствовать… Вот смотрите, родители и педагоги учат детей: «Сначала посмотри налево, потом иди через дорогу; остановись посередине, посмотри направо и лишь затем иди дальше». Но это ведь очень опасно! Не надо останавливаться, особенно если на дороге всего две полосы; посмотреть налево и направо при переходе улицы иногда надо несколько раз, так как обстановка может быстро измениться.

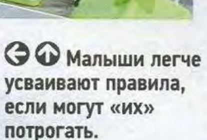
Сейчас в рамках реформы образования создаются образовательные учреждения, куда входят и детские сады, и школы. Хорошо это или плохо, пока неизвестно, но появляется возможность





Навыки движения «только по закону» можно закрепить во время соревнований, причем дорогой инвентарь для этого не потребуется. Велосипед у каждого есть свой, а нанести временную разметку и поставить знаки можно где угодно.





Малыши легче усваивают правила, если могут «их» потрогать.



Оказывается, старшеклассники очень любят учить маленьких детей. Надеемся, им самим правильно объяснили, как переходить дорогу…

разработать единую схему обучения правилам поведения на дороге – с младенческого возраста и до выпускного класса. Например, малыши лучше воспринимают информацию тактильно, поэтому лучше давать ее в форме настольной игры. Все дети в принципе не любят запретов (это один из главных постулатов современной педагогики!), часто стараются поступать наперекор, поэтому не имеет смысла внушать им в приказном тоне: «Не ходи туда! Не делай больше так!». Лучше сразу объяснить, как надо делать правильно.

А старшеклассников, оказывается, можно замечательно мотивировать на изучение ПДД, организовав велопробеги или курсы скутеристов… Во многих школах Татарстана, к примеру, ученики получают права категории А.

Мы в ЗР давно предлагаем внести автодело (название условное) в список обязательных предметов для изучения в старших классах. Ведь водительское удостоверение, как показывает практика, потом пытается получить каждый второй, – так почему бы не организовать изучение ПДД в рамках школьной программы? Такая практика давно существует во многих странах. Например, в США: даже если ты не собираешься водить автомобиль, правила дорожного движения все равно выучишь. Ведь, по грустной нашей статистике, сегодня девять из десяти аварий с участием детей происходит на городских улицах. И очень часто виноват в этом сам ребенок, которого не научили правильно переходить улицу.

Вопрос снова упирается в отсутствие кадров. К счастью, есть в нашей стране школы, где дети увлеченно играют в водителей и инспекторов, где старшеклассники учат малышей основам поведения на дороге. Но это происходит только в том случае, если в школе (или в детском саду) есть увлеченный преподаватель, если директор болеет душой за безопасность детей. Тогда находятся средства на учебные пособия и автогородки, которые создают прямо в школьном дворе (все это, кстати, не слишком дорого), проводятся конкурсы. Но такое, к сожалению, встречается нечасто. Еще реже в процесс обучения вовлекаются родители. Классическая ситуация: после уроков, в ходе которых детей учили правилам поведения на дороге, ребенка забирает мама и быстро-быстро ведет домой, но не по пешеходному переходу, как только что учили в детском саду, а там, где ей удобнее. Такое вот «закрепление материала» на практике.

Менять всю эту практику надо. ЗР

Советы родителям от Тамары Зуевой

– Перевóдите ребенка за руку через дорогу? Держите его не за ладонь (может выскользнуть!), а за кисть руки: так надежнее.

– Никогда не переходите улицу на красный или желтый сигнал светофора; пересекайте улицу только по пешеходным переходам. Если ребенок поймет, что нарушать в принципе можно, никакая школа его не переучит.

– Нельзя пересекать проезжую часть бегом – только размеренным шагом. Ребенок должен знать, что на дороге не надо суетиться, поэтому лучше не отвлекаться и не разговаривать.

– Ждете разрешающий сигнал светофора для перехода улицы? Никогда не выставляйте коляску (велосипед) с ребенком перед собой. Держите «транспортное средство» младенца рядом! А зимой не перевозите детей на санках через дорогу даже на зеленый.

– При поездке на автомобиле пристегиваться ремнями необходимо абсолютно всем! В том числе и в чужой машине. И даже если ехать совсем недалеко. Если это правило автоматически выполняют все взрослые, то оно быстро станет привычкой и для ребенка.

– Не надо проявлять агрессию по отношению к другим участникам движения, не стоит обрушивать поток проклятий на водителя, который не пропустил пешеходов. Его вы не исправите. Вместо этого объясните ребенку, в чем был неправ нарушитель. Спокойно признавайте и свои собственные ошибки. Дети всё запоминают!



МОЖНО ПО-РУССКИ

В России проходит очередная реформа обучения в автошколах — видимо, далеко не последняя. И мы почему-то вновь идем своим путем, не оглядываясь на мировой опыт. Такой вывод сделал Игорь Моржаретто после посещения автошкол в Финляндии и Германии.

СУОМИ: ОТ ВРЕМЕННОГО К ПОСТОЯННОМУ

Финляндия – одна из самых автомобилизированных стран Европы. Расстояния большие, значительная часть населения живет на хуторах и в маленьких городках – без машины никак! По данным местного управления по безопасности движения, права имеют свыше 3,6 млн финнов, при том что население страны – лишь 6 млн человек. Водительское удостоверение есть у 80% граждан старше 15 лет! Собственно, поступать в автошколу дозволено именно с 15 лет, чтобы получить права категории АМ (мопеды, скорость не выше 45 км/ч). В 16 лет можно пойти учиться водить настоящий мотоцикл (категория А1), – правда, тяжелый байк, как и автомобиль, доверят лишь с 18 лет.

Зайдя на официальный сайт Ассоциации автошкол, я сразу обнаружил, что учиться и сдавать экзамен можно на одном из пяти языков, включая русский. Правда, преподают на великом и могучем далеко не во всех школах – придется поискать. Есть учебник по вождению на русском, который почему-то стоит вдвое больше, чем на финском (34 евро против восемнадцати). Но есть же!

Перед поступлением необходимо получить медицинскую справку (ее выдаст семейный доктор или врач в поликлинике), сделать две фотографии и подать заявление в полицию по месту жительства – мол, хочу получить водительское удостоверение. В полиции проверят кандидата

по разным базам данных, после чего выдадут разрешение, которое действует год. Придется заплатить от 1800 до 2600 евро, но это – за все этапы обучения, а их несколько.

Первый (основной) курс длится примерно два месяца. За это время надо пройти теорию (20 часов) и практические занятия по вождению (не менее 20 часов). Еще как минимум 20 часов следует посвятить самообразованию: автошкола на своем сайте размещает задания, которые нужно выполнить. Причем программа отслеживает, сколько времени курсант потратил на ответы.

Инструктор по вождению полагает, что курсант чувствует себя достаточно уверенно? Значит, можно допустить его к экзаменам. Не больше получаса вы проведете за компьютером, отвечая на вопросы по теории, и час дается на экзамен по вождению, который проходит на улицах города. Сдал всё с первого раза? Рано радоваться! Поначалу выдадут лишь временное водительское удостоверение, которое действует в течение двух лет. И расслабиться не дадут: сразу начинается второй этап обучения, а затем и третий; длятся они от полугода до двух. Задача молодого водителя в это время – не нарушать ПДД, иначе постоянных прав не видать. Если зафиксируют одно нарушение в течение года или три в течение двух лет, временные права обменяют на еще одно временное удостоверение – это в лучшем случае. Ведь могут и вообще отобрать!

Второй этап – практика. Надо не просто ездить, стараясь соблюдать правила, но и вести электронный дневник самостоятельного обучения – его обязательно читает преподаватель! Когда тот видит, что «клиент созрел», новичка снова приглашают в автошколу, где его ждет небольшой курс теории и часовая поездка с инструктором. Формально – для улучшения навыков вождения, но на самом деле преподаватели внимательно изучают, насколько продвинулся молодой водитель. По ходу дела ему указывают на ошибки, объясняют, на что нужно обратить внимание. Все хорошо? Тогда можно через некоторое время перейти к третьему, углубленному этапу обучения.

Он состоит из небольшого теоретического курса (1 час) и поездки с инструктором в обычных условиях (2 часа). Вроде это уже было? Вовсе нет! Если второй этап обычно проходит летом, то третий посвящен отработке навыков зимней езды.

Венец учебы – обучение экстремальным приемам вождения (2 часа) на специальном полигоне. Такие есть практически в каждом крупном городе, а в Хельсинки их два. Зимой полигон превращают в каток, летом заливают специальной смесью из воды и масла. На полигонах отрабатывают вождение на скользкой дороге, что для такой северной страны, как Финляндия, очень важно. И, похоже, не очень важно в России…

Кстати, второй и третий этапы экзаменами не заканчиваются, тут другая система оценок: готов ли претендент получить постоянные права, или ему надо еще поучиться?

Постоянные права в Финляндии выдают один раз и практически на всю



В Финляндии практика начинается на площадке, а в Германии ученик сразу выезжает на улицу

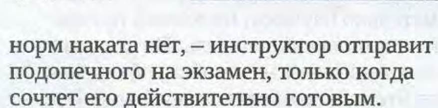


жизнь – они действуют до достижения 70-летнего возраста. Можно, конечно, управлять автомобилем и дальше, но с определенными ограничениями. Впрочем, это совсем иная тема.

ГЕРМАНИЯ: СРАЗУ НА УЛИЦУ

Прежде чем записаться в одну из многочисленных немецких автошкол, придется пройти совсем не формальные процедуры. Во-первых, предстоит получить справку у окулиста (это можно сделать у врача или в обычном магазине «Оптика»). Тест занимает пять минут и обойдется в 6–7 евро. В справке напишут, нужны очки или нет. Второй шаг – подача заявления и двух фотографий в местный орган власти (услуга обойдется в 25 евро). Если хотите учиться не на немецком языке, приготовьтесь доплатить 20 евро. Третий этап – занятия на курсах первой помощи (и получение подтверждающей справки). Они обычно проводятся по субботам, занимают от четырех до шести часов и обойдутся примерно в 20 евро. Занятия, как говорят, не очень сложные и интересные, а полученные навыки пригодятся в жизни.

Затем можно записаться в любую автошколу, какая понравится. Цена за один час вождения с инструктором разная, но в среднем для категории B составляет 30 евро. А весь курс обучения обойдется примерно в 2000 евро (многое зависит от количества часов практического вождения). Строгих норм наката нет, – инструктор отправит подопечного на экзамен, только когда сочтет его действительно готовым.



Право сесть на тяжелый мотоцикл в Европе можно получить только с восемнадцати лет, а вот на скутер – уже с пятнадцати, пройдя обучение по специальной программе.

Как правило, на езду отводится не меньше 20 часов. Обязательно нужно отъездить четыре часа по автобану, еще четыре – в темное время, а дальше – как решит инструктор. График занятий составляется индивидуально. Урок не может длиться дольше двух часов. Особенно тщательно отрабатываются маршруты, на которых предстоит сдавать экзамен.

Но прежде надо пройти теоретическую подготовку: в течение 14 часов преподаватели читают лекции, помогают решать задачи. Билеты можно купить в автошколе или заказать в Интернете. Заниматься и сдавать экзамены разрешено не только на немецком языке, но и на русском, а также на английском, турецком и прочих. Надо только найти автошколу, где преподают по-русски, и прописать этот пункт в договоре. Еще один удивительный факт: ученик и преподаватель не обязаны отрабатывать какие-то элементы на площадке, практически сразу после теоретической части они выезжают на улицы. (Соответственно нет и специального экзамена на площадке.) Зато можно самостоятельно тренироваться на автодромах ADAC (работают по всей стране), это обойдется в 16 евро за день.

А затем, если инструктор решит, что ученик готов, назначается день и время экзамена (еще 80 евро). Говорят, сдать теорию несложно. По статистике, ее с первого раза сдают 90% кандидатов. Провалившиеся допускаются ко второй попытке после двух часов дополнительных занятий. Если срезался в третий раз, отправят на тест на адекватность (тот самый знаменитый «идиотентест»: ЗР, 2007, № 4). Но такое случается редко.

Самая страшная ошибка во время практического экзамена – не пропустить пешехода. Даже если он переходит улицу не по переходу. Это однозначная переэкзаменовка. То же относится к созданию аварийной ситуации на дороге. Обязательная часть экзамена – парковка вдоль тротуара между двумя машинами. Для Германии это тоже актуально.

Практический экзамен занимает 45 минут. Если сдал, получаешь новенькие права, заплатив 180 евро. Правда,

Прежде чем перейти к вождению, надо пройти теоретическую подготовку: в течение 14 часов преподаватели читают лекции, помогают решать задачи

Это не сеанс массовой компьютерной игры. Подготовка будущих водителей поначалу ведется на симуляторах – все-таки XXI век на дворе.



В большинстве стран Европы в курс обучения входит контраварийная подготовка.

Методики обучения в разных странах Европы могут различаться, но есть общий момент: самый главный человек здесь – преподаватель автошколы

удостоверение временное (Probezeit) и выдано на два года. В этот период на молодого водителя накладываются некоторые ограничения, в случае нарушений к нему предъявляются более жесткие требования.

Например, в отличие от опытного водителя, для которого допускается небольшое содержание алкоголя в крови (до 0,5 промилле), новичок обязан быть абсолютно чистым перед алкотестером. Если за этот срок у водителя-новичка нарушений не было, он автоматически получит постоянные права.

НЕТ ПРОРОКА

Системы и методики обучения в разных странах Европы могут различаться, но есть общий момент: самый главный человек здесь – преподаватель автошколы. Он как сержант в армии: отец родной и строгий учитель в одном лице. Повсеместно это уважаемая и высокооплачиваемая работа, причем стать инструктором может далеко не каждый. Общей европейской директивы, которая регламентирует их подготовку, пока нет, она только готовится.

Как правило, кандидату в учителя должно быть не менее 25 лет, требуется высшее или профессиональное образование и водительский стаж не менее пяти лет. Для того чтобы получить корочки инструктора, нужно пройти специальное обучение на очных курсах – от 154 часов в Латвии до двух лет в Норвегии. В Венгрии и странах Скандинавии «инструктор по вождению» – специальность, которую получают в технических университетах. В любом случае по окончании учебы необходимо сдавать экзамены, после чего допустят к работе с людьми. А затем придется регулярно проходить курсы повышения квалификации, подтверждая свой уровень: в Венгрии, например, ежегодно, а в странах Балтии – раз в пять лет.

Примерно такие же требования предъявляются к экзаменаторам. В большинстве европейских государств экзамены принимают специально подготовленные гражданские сотрудники местных подразделений министерства транспорта, в Германии – специалисты компаний TÜV или DECRA. Причем все экзаменаторы должны пройти трехуровневый курс обучения (он продолжается в среднем год) и получить диплом, который затем нужно регулярно подтверждать.

К чему я все это рассказываю? А к тому, что у нас прошла очередная реформа автошкольного образования и с осени курсантов будут обучать по новым программам. Видимо, срок обучения вырастет до трех-четырех месяцев, поднимется стоимость, поскольку добавилось несколько новых предметов, в том числе психология и организация грузоперевозок. Только станут ли учить лучше, если число хороших преподавателей не увеличилось? Да и откуда им взяться, коль их никто не готовит? Нет даже профессии такой – «инструктор автошколы», а есть только «преподаватель профессионально-технического образования». И требования к учителям самые что ни на есть простые: стаж вождения и кое-какое образование. Зарплата (если работать честно) – соответствующая. И – вперед, учи!

Схожая ситуация и с экзаменаторами. Прежде в этом качестве мог выступать практически любой офицер ГАИ, но недавно МВД опубликовало проект приказа о требованиях к экзаменаторам.

Планка повышается: возраст от 25 лет, высшее образование, стаж вождения от пяти лет. Необходимо пройти дополнительное обучение и получить документ, дающий право принимать экзамены. Какое обучение и где – неизвестно, ведь это только проект…

В общем, реформу провели, но начали, как обычно, не с той стороны. Зачем придумывать новые программы и предметы, если и под существующие не хватает учителей? Знакомый преподаватель автошколы философски заметил, что появление в программе нескольких ненужных и непонятных предметов – это не проблема. «Преподавателей все равно нет, так что мы в это время будем заниматься дополнительно нужными предметами». Главное – чтобы не мешали. ЗР

Смотрите на iPad: идем в автошколу

ЭТО ВЫ МОЖЕТЕ!

Снова пойти учиться? Желающих в редакции не нашлось. Но когда выяснилось, что в Москву приезжает знаменитая автошкола фирмы «Роллс-Ройс», а обучение будет включать в себя и практическое вождение по столичным улицам (конечно же, на «роллс-ройсах»!), добровольцем вызвался **Максим Приходько**. Он педантично прошел курс обучения и сделал вывод, что полученные навыки пригодятся вне зависимости от того, купит он в ближайшем будущем «Роллс-Ройс» или нет. Фото: **Александр Батыру**.



Эту автошколу британцы открыли более ста лет назад – в 1910 году. От рождения и по сей день задача ее преподавателей – знакомить водителей с технической начинкой этих супермашин и научить управлять ими. Помимо наемного шоферского люда курсы посещали и посещают владельцы «роллс-ройсов». В начале XXI века бастионы старых традиций окончательно пали, и сесть за руль хозяину «Фантома» или «Госта» теперь совсем не зазорно.

В наше время и тех и других вежливому обращению с техникой и ее пассажирами учит Ренни Бёрнсайд, главный преподаватель-инструктор школы. Сейчас он говорит, что захлопывать заднюю дверь с силой не комильфо – на то есть сервоприводы. А еще пассажирам надо обязательно рассказать, как открыть дверь собственноручно, где находятся электроприводы сидений, как регулировать климат и как пользоваться мультимедийной системой. И ни в коем случае нельзя обходить эту машину со стороны переднего бампера. Грубейшее нарушение этикета – обидите серебряную леди на капоте!





Водить «Роллс-Ройс» надо степенно, без рывков при разгоне и клевков при торможении. Ренни говорит, что это получится, если сфокусировать свое внимание не в той точке, куда «стреляет» глаз, если целиться сквозь знаменитую фигурку на капоте, а на десяток метров дальше. И никаких хаотичных перестроений и истошного бибиканья в пробке! Боже упаси обгонять и подрезать, а также выяснять отношения с другими водителями при помощи жестов и грубых слов. Если что-то и произошло, пусть и не по вашей вине, надо обязательно извиниться перед пассажирами.



Нынешние курсы в меньшей степени уделяют внимание технической начинке машины. Это вам не 1910 год. Водитель должен знать, что 6,6-литровый мотор «Фантома» при помощи восьмиступенчатого автомата разгоняет машину массой в 2600 кг до 100 км/ч за 5,2 секунды. Специально для вас Саша Батыру сфотографировал две кнопки, которые знакомы рядовым автомобилистам по их машинам, – это аварийка и центральный замок. Если честно, на фоне настоящего дерева и прочей роскоши они выглядят простецкими.



В любой бочке меда, пусть и с элитной пасеки, всегда найдется наноложечка дегтя. Я имею в виду потолок а-ля звездное небо, которым блистает купе «Роллс-Ройс Рэйс». Подобное решение нам знакомо по прокатным свадебным лимузинам из Штатов. Увидеть такой китч в машине стоимостью свыше 10 миллионов рублей было несколько неожиданно. Впрочем, большинство «роллсов» как раз и продается на рынке США, а там публика с деньгами часто бывает сами знаете какая – от рэперов до гламурных кис.



* В принципе, ничего сногсшибательного в этом двухнедельном курсе нет. Если перевести главную задачу обучения с английского на русский, получится что-то вроде «воюй по уставу, обретешь честь и славу». Принцип, который заложен и в программе наших автошкол. Но как у англичан обставлен процесс! Впрочем, вежливость и аккуратность на дороге не помешают водителю любого автомобиля. Представитель фирмы «Роллс-Ройс» Фрэнк Тиманн торжественно «конгретьюлейтид» меня, пожелал всего хорошего и вручил сертификат. На итоговом занятии по вождению я, вооруженный роллс-ройсовской теорией и практикой, прокатил Александра на заднем сиденье, как очень важную персону. Ему вроде понравилось. Так что, если купите «Фантом» или «Гост», дайте мне знать. Мало ли...